

Возможные транспортные преимущества и сравнительное развитие отраслей экономики Калининградского региона

И.В. НАЙДЕНОВ^I, А.Л. МАРКЕВИЧ^{II}

^I ООО «Вебсофтменеджмент груп», г. Калининград, Россия

^{II} Калининградский государственный технический университет,
г. Калининград, Россия

Аннотация. В настоящей статье представлена Калининградская область как особая экономическая зона. В силу своих географических особенностей Калининградская область территориально оторвана от основной части России, что предполагает наличие определенных преимуществ, которые можно рассматривать как положительные факторы: выгодное географическое положение; развитая транспортная сеть; близость к Балтийскому морю, наличие общих границ с двумя странами – членами ЕС (Литва, Польша). Проанализированы транспортные приоритеты региона и развитие основных отраслей экономики. Основные выводы в статье сформулированы на основе анализа статистических данных по среднесписочной численности работников в организациях по видам экономической деятельности, структуре валовой добавленной стоимости и удельного веса основных отраслей экономики, а также данных по прогнозу объема перевозок железнодорожным транспортом общего пользования по Калининградской области. Аргументированно отмечено, что Калининградский регион становится все более ориентированным на совместное предпринимательство и международное сотрудничество. Как субъект Российской Федерации Калининградская область активный участник внешних экономических отношений.

Ключевые слова: особая экономическая зона, транспорт, валовой региональный продукт, Калининградская область, региональная экономика.

DOI: 10.14357/20790279220107

Введение

Калининградская область – это эксклавный регион, территориально обособленный от основной части России. В этой связи развитие транспорта и соответствующей инфраструктуры можно рассматривать как результат сформировавшихся организационно-экономических условий и геополитических факторов. Калининградский транспортный комплекс можно использовать как мост с Западной Европой, что является источником положительного потенциала для региона. Действительно Калининградская область обладает рядом определенных преимуществ, которые можно рассматривать в качестве важных факторов для развития экономики. К ним можно отнести географическое положение и выход к Балтийскому морю с наличием общих границ с двумя странами – членами ЕС, действие законодательства о Свободной экономической зоне.

Кроме того, следует отметить, что транспорт является одной из отраслей, определяющих специфику развития самой западной области России. Сформулированные в разное время выводы региональных экономистов за последнее время поднимают рейтинг транспорта на «первое» место, от которого зависит дальнейшее развитие экономики области. Но по фактору трудовой деятельности в данном регионе – это «средняя» отрасль. Тем не менее, в соответствии со своим геополитическим положением, Калининградская область может рассматриваться как транзитная территория для перевозок грузов компаний и перемещения физических лиц в/из иностранных государств и при международном сообщении различных регионов России со странами Европы. Эти особенности географического положения области – конкурентное преимущество и аргумент для привлечения международных перевозчиков на транспортные сети региона.

1. Факторы эксклавного положения Калининградской области

Одна из важных тем при обсуждении экономики Калининградского региона с учетом его эксклавного положения – это функционирование балтийских портов [2,3] или проблемы транзита грузов в/из территории региона. Действительно, от успешного решения этих вопросов зависит эффективность региональной экономики [10, с. 335].

В сентябре 2019 г. в Калининграде состоялся очередной, а в данном случае, 11-й Международный Балтийский транспортный форум (БТФ-2019). Леонид Степанюк, вице-президент компании «ДСВ Транспорт», руководитель Комитета КТПП по транспорту и таможенной политике, член Общественного совета при Министерстве транспорта РФ, выступил на «БТФ-2019» с докладом: «Организация регионального транспортно-логистического комплекса в интересах развития Калининградской области как геостратегической территории Российской Федерации». Леонид Павлович уверен – «В условиях территориальной отделенности региона рационально сформированная и эффективно действующая транспортно-логистическая система объективно является важнейшим фактором для реализации Калининградской областью в интересах развития страны собственных преимуществ». Изменения происходят постоянно на всех видах транспорта и в инфраструктуре, обеспечивающей их комплексное взаимодействие. Поэтому участники транспортных процессов и говорят сегодня о мультимодальности.

Важной калининградской логистической проблемой является отсутствие глубоководного порта, который мог бы конкурировать с портами Клайпеда и Гданьск. «Половина транзита в Гданьске – российского происхождения», – отмечал Леонид Степанюк. Также он считает, что региону необходим и железнодорожный паром: «Они [паромы] являются регуляторами сухопутных ж/д-тарифов Литвы и Белоруссии.» – констатирует докладчик¹.

Необходимо отметить, что сейчас информационная ситуация ухудшилась и в статистических изданиях нет данных о грузообороте на уровне регионов практически всех видов транспорта, кроме автомобильного. Поэтому достаточно трудно сопоставлять результаты функционирования железнодорожного, морского, внутреннего водного видов транспорта в Калининградской области с данными по объемам выполненной транспортной работы в целом по Российской Федерации или с другими регионами страны. Тем не менее, имеющиеся

¹ <https://konfer.ru/events/15469>

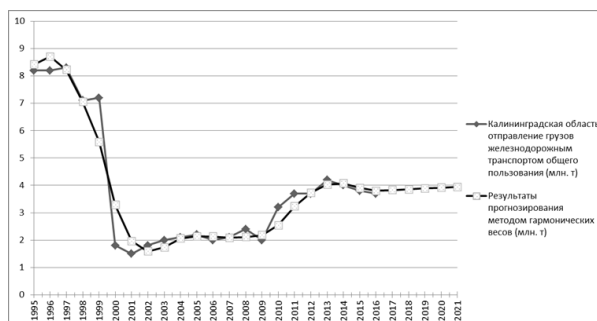


Рис. 1. Прогноз объема перевозок железнодорожным транспортом общего пользования по Калининградской области [2, с.11;7].

данные по объемам перевозок автомобильного и железнодорожного видов транспорта позволяют делать некоторые прогнозы (рис. 1).

В частности, по железнодорожному транспорту общего пользования по нашим расчетам отправление грузов будет сохраняться на уровне 4 млн тонн² Грузооборот порта Калининград в 2020 г. составил 10432,6 тыс. тонн, что на 6% ниже итогового показателя 2019 г.³

Как известно Калининградская область сравнительно богата природными ресурсами. Здесь есть запасы нефти, леса, соли, торфа, а также бурого угля, сырья для производства строительных материалов [6]. По разным оценкам 80 – 90% мировой добычи янтаря приходится на долю Калининградской области. Наиболее крупные месторождения: Пальмникенское и Приморское. Объем добычи Калининградским янтарным комбинатом в 2020 г. составил 525,6 тонны, в предыдущие годы объем добычи составлял в среднем 450 тонн.⁴

В соответствии с данными Правительства Калининградской области⁵ общий объем балансовых запасов нефти на суше и море по категориям (A+B+C1) составляет примерно 49,2 млн тонн. В свою очередь, следует отметить также наличие богатых торфяных месторождений в Калининградской области. В частности, ими занимается более 4 % территории. Соответственно, общие за-

² По информации отдела коммуникаций КЖД Грузооборот в 2021 году составил 2136,38 млн тарифных тонно-км (+9,4%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 2905,4 млн тонно-км (+8,6%) (<https://kaliningrad.bezformata.com/listnews/kaliningradskoy-zheleznoy-doroge-v-2021/101393990>) (Дата обращения: 13.01.2022).

³ Грузооборот порта Калининград: <https://portnews.ru/news/315598> (Дата обращения: 14.01.2022).

⁴ Социальный отчет о работе АО «Калининградский янтарный комбинат» за 2020 г. [https://www.ambercombine.ru/images/news/soc_otchet/pdf/Itogi_2020_yantami_combinat_\(ru\).pdf](https://www.ambercombine.ru/images/news/soc_otchet/pdf/Itogi_2020_yantami_combinat_(ru).pdf) (Дата обращения: 14.01.2022).

⁵ Официальный сайт Правительства Калининградской области <https://gov39.ru/> (Дата обращения: 01.07.2021).

пасы торфа оцениваются в 2,5 – 3 млрд. м³ (более 310 млн тонн), 2/3 этих запасов сосредоточено на территории Полесского и Славского районов. Из более чем 300 разведанных и оцененных торфяных месторождений добыча ведется лишь на 10. В период наибольшего подъема этой отрасли в 1989 г. в области добывалось более 500 тыс. тонн торфа в год. В результате геолого-разведочных работ на бурый уголь, проведенных в 80-х годах XX века, разведано Грачевское месторождение, запасы которого составляют 27 млн тонн и опойсковано Мамоновское углепроявление с прогнозными запасами 40 млн тонн. Запасы каменной соли высокого качества – несколько десятков миллиардов тонн. Общие прогнозные ресурсы в регионе оцениваются в 1500 млрд тонн. Разведано Гусевское месторождение с запасами 1,6 млрд тонн. Многочисленны месторождения строительных материалов (песка, глины, гравийно-песчаные смеси).

Одним из несомненных лидеров производства в экономике области является группа компаний АВТОТОР. В частности, объем товарной продукции данной группы компаний в 2019 г. составил 351,9 млрд руб., что превысило результат 2018 г. на 12,6%. И что особенно важно для региона – это позиция компании как одного из крупнейших налогоплательщиков на территории Калининградской области. За 2019 г. налоговые отчисления составили 87,9 млрд рублей или 48,2% от общего объема налогов, собранных в 2019 г. Однако «В 2020 году объем производства продукции сократился на 26% по отношению к показателю прошлого года и составил 156 832 автомобиля против 213153 автомобилей, произведенных в 2019 году» [5].

Отдельная гордость региона – достижение серьезного транспортного оборота за счет данной группы компаний: так, за 2019 г. 53% всех грузовых перевозок Калининградской железной дороги составили перевозки грузов АВТОТОРа. Аналогичная ситуация и в морских портах анклава. В 2019 г. 71% контейнерной перевалки Калининградского морского торгового порта и 74% Балтийского морского терминала – составили также грузы АВТОТОРа. Объемы перевозок легковых автомобилей производства АВТОТОР в 2019 г. составили более 213 тыс. штук, что позволило загрузить более 23 тыс. вагонов-автомобилевозов.

С 2013 г. и по настоящее время с нарастающими объемами производится отгрузка коммерческих автомобилей через паромную линию Балтийск – Усть-Луга. Растут объемы поставок контейнеров с комплектами из Европы. Доставка осуществляется по железной дороге на многофункциональный терминал в г. Черняховске.

Так, за 2019 г. на данном направлении было обработано практически 22 тыс. контейнеров. По оценке группы компаний АВТОТОРа это предприятие создает в области 30000 рабочих мест, учитывая обеспечение занятости и на смежных предприятиях⁶.

2. Возможные рейтинговые оценки отраслей региональной экономики

Если анализировать важность отраслей, исходя из критерия количества занятых людей, то в качестве наиболее ресурсоемкого выделим «обрабатывающие производства», где по данным 2020 г. было занято более 48831 чел. трудоспособного населения (табл.1). На втором месте по данному показателю за 2020 г. – «оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий». За 2020 г. «транспортировка и хранение» занимает только 4-е место (29771 чел.) по числу занятых в этом секторе экономики. С 2005 по 2017 г. в статистике использовалось наименование вида деятельности «транспорт и связь». В этот период отрасль стабильно занимала 4 место по численности работников. Указанный фактор – один из основных аргументов, когда эксперты относят транспортную отрасль к числу приоритетных отраслей экономики.

Важной отраслью Калининградской экономики является оптовая и розничная торговля. По данным 2020 г. в этом секторе экономики действовало 12502 предприятия, составляющие 29,9% в общем количестве организаций по видам экономической деятельности.

В сфере улучшения транспортной инфраструктуры Калининградской области активно ведется проектная работа. Так, например, в регионе действует Государственная программа Калининградской области «Развитие транспортной системы» в соответствии с постановлением Правительства Калининградской области от 17 февраля 2014 г. № 65. Далее, как пример, отметим программу комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа «Город Калининград» на 2017 -2035 гг. В нее вошел целый перечень мероприятий и инвестиционных проектов. Таким образом, можно сделать промежуточный вывод о том, что транспортная инфраструктура активно развивается.

Применение трудовых ресурсов отражается на результатах производства валового регионального продукта. Однако зависимость чис-

⁶ Официальный сайт группы компаний АВТОТОР <https://www.avtotor.ru> (Дата обращения: 14.01.2022).

Табл. 1

Среднесписочная численность работников в организациях (без внешних совместителей) по видам экономической деятельности⁷

Показатель	2005 ⁸ Среднегодовая численность, тыс. чел.	2018	2019	2020	2020 в % к ито- гу
Всего		317139	315558	309565	100
Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство	45,6	8578	8827	8714	2,8
Добыча полезных ископаемых	5,9	2101	2246	2328	0,8
Обрабатывающие производства	70,0	49155	50486	48831	15,8
Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха (в 2005 г. – Производство и распределение электроэнергии, газа и воды)	10,3	8918	8953	9095	2,9
Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений (в 2005 году – нет)	-	4206	4090	4124	1,3
Строительство	32,6	23982	21120	20917	6,8
Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов пользования (в 2005 году – Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования)	74,0	45883	44848	41920	13,5
Транспортировка и хранение (в 2005 г. – нет)	-	28484	28782	29771	9,6
Деятельность гостиниц и предприятий общественного питания (в 2005 г. – Гостиницы и рестораны)	9,6	8287	8415	6955	2,3
Деятельность в области информации и связи (в 2005 г. – транспорт и связь)	45,0	5078	5345	5866	1,9
Деятельность финансовая и страховая (в 2005 г. – нет)	-	5537	5367	5184	1,7
Деятельность по операциям с недвижимым имуществом (в 2005 г. – Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг)	31,2	10079	10503	9904	3,2
Деятельность профессиональная, научная и техническая (в 2005 г. – нет)	-	13971	12612	12199	3,9
Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги (в 2005 г. – нет)	-	9089	9155	9001	2,9
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение (в 2005 г. – нет)	-	32160	33048	32874	10,6
Образование	35,6	27212	27026	26986	8,7
Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг (в 2005 г. – Здравоохранение и предоставление социальных услуг)	25,8	26348	26661	27359	8,8
Деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений (в 2005 году – нет)	-	5113	5152	5097	1,7
2005 г. – предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	17,9	-	-	-	-
Предоставление прочих видов услуг (в 2005 г. – другие виды деятельности)	40,4	2958	2907	2428	0,8

⁷ Официальный сайт «Калининградстата»: <https://kaliningrad.gks.ru/> (Дата обращения: 14.01.2022).⁸ Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017: Стат. сб. / Росстат. М., 2017. 1402 с.

Табл. 2

Структура валовой добавленной стоимости по видам экономической деятельности (в процентах к итогу)⁹

Показатель	2016	2017	2018	2019
Валовая добавленная стоимость в основных ценах	100	100	100	100
Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство	5,8	5,7	6,1	6,2
Добыча полезных ископаемых	2,9	3,1	3,1	2,8
Обрабатывающие производства	21,1	20,9	21,2	20,7
Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	2,8	3,6	4,2	4,4
Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	0,9	1,0	0,8	0,8
Строительство	6,5	6,8	7,7	5,5
Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	11,6	11,7	11,1	10,3
Транспортировка и хранение	8,5	8,2	8,0	9,4
Деятельность гостиниц и предприятий общественного питания	0,8	0,9	1,0	1,0
Деятельность в области информации и связи	1,7	1,7	1,8	2,5
Деятельность финансовая и страховая	0,3	0,3	0,3	0,3
Деятельность по операциям с недвижимым имуществом	16,3	15,1	14,5	15,5
Деятельность профессиональная, научная и техническая	2,6	2,7	2,7	2,9

ленности трудовых ресурсов и эффективности их применения весьма непрямо и предполагает необходимость соответствующих расчетов подобного коэффициента. То есть если по трудовой занятости в сфере обрабатывающего производства трудовые ресурсы занимают 3-е место (применяя условный рейтинг), то по структуре производства валовой добавленной стоимости – это 1-я позиция (табл. 2).

Необходимо отметить, что по численности населения Калининградскую область (1012,5 тыс. чел. по данным на 01.01.2020 г.) можно сопоставить, к примеру, со Смоленской областью (934,89 тыс. чел.). Из субъектов, входящих в Северо-Западный федеральный округ для подобного сравнения можно выбрать Мурманскую область (741,40 тыс. чел. по данным 2020 г.), т.к. транспортная инфраструктура Мурманской области, так же как и Калининградской области, включает в себя морские порты.

Статистические данные по отдельным видам транспорта (автомобильный, железнодорожный) в Калининградской, Мурманской и

Смоленской областях демонстрируют разнонаправленные тенденции развития. Например, по данным грузооборота автомобильных перевозок, за анализируемый период, Смоленская область значительно опережает подобные темпы роста в Калининградской области. Например, значения по темпам роста грузооборота за 2019 г. по Смоленской и Калининградской области составили, соответственно: 11,66 и 2,18%¹⁰.

Приведенные в табл.2 отрасли экономики в целом формируют производство регионального валового продукта. Однако динамика экономического развития региона за последние годы и данные, отражаемые статистикой, позволяет говорить о том, что социально-экономический потенциал региона в целом не изменился.

Заключение

На основании вышеизложенного следует сформулировать следующие выводы, которые и ранее актуализировались экспертами по данной тематике.

⁹ Официальный сайт «Калининградстата»: <https://kaliningrad.gks.ru/> (Дата обращения: 14.01.2022).

¹⁰ Регионы России. Социально-экономические показатели. 2020: Р32 Стат. сб. / Росстат. – М., 2020, с. 966.

1. Производство (доля в производстве) валового продукта – одна из основных оценок того или иного сектора региональной экономики. Но уровень занятости трудовых ресурсов в соответствующей отрасли, как правило, предполагает возможность последующего адекватного системного представления [1] и сопоставления сложившихся организационно-экономических условий и ранее принятых решений. В соответствии с этим оценка экономического потенциала на примере Калининградской области может опираться как на значения регионального валового внутреннего продукта, так и на удельный вес основных отраслей экономики области по другим показателям. Возникающий при этом дисбаланс занятых материальных и трудовых ресурсов, разнонаправленность изменений по видам производственной деятельности и экономическим показателям позволяют говорить и о том, что соответствующие изменения происходят постоянно, поэтому принятые решения должны учитывать текущие социально-экономические изменения и соответствующие прогнозные данные [3].
2. Условия транзита грузов и людей все также можно назвать существенным фактором для стимулирования экономики региона, кроме того, они оказывают влияние на экономическую безопасность [4] и формирование равновесной рыночной системы. В этой связи можно репрезентировать и наше предложение, направленное на развитие транспортной отрасли, дорожной инфраструктуры, а также социальной и образовательной сферы [4, с. 74], что в целом будет «работать» по рекомендации Хайруллова Д.С. на «максимальное развитие собственной экономической базы в каждом субъекте РФ» [9, с. 46].
3. Политику стран-соседей можно назвать как ограничивающую с экономической или с политической сторон. Это оказывает непосредственное влияние, в частности, на автомобильный транспорт, показатели которого по объему выполненной работы в тонно-километрах снижаются¹¹ и делает в ряде случаев невыгодным транзит или даже производство в Калининградской области. Однако Калининградский регион все еще ориентирован на совместное предпринимательство и международное сотрудничество. Сохраняется отношение Европейского союза к Калининградской области в плане понимания важности ее развития как участка транспортных коридоров бассейна Балтийского моря.

Литература

1. *Лившиц В.Н.* Системный анализ рыночного формирования нестационарной экономики России: 1992. 2013. М.: ЛЕНАНД. 2013. 640 с.
2. *Найденев И.В., Найденева Г.И.* Переменные элементы Калининградского регионального транспортного комплекса // Вестник транспорта. 2018. № 12. С. 10-14.
3. *Найденев И.В., Найденева Г.И., Маркевич А.Л.* Транспортное развитие и приоритетные отрасли в Калининградской особой экономической зоне // Вестник транспорта. 2018. № 5. С. 23-26.
4. *Найденев И.В.* Вопросы рейтинговой оценки экономической безопасности региона на примере Калининградской области. – Труды ИСА РАН. 2021. №3. С. 72-84.
5. Отчет о деятельности АВТОТОР в 2020 г.: <http://www.avtotor.ru/news/1725-avtotor-podgotovil-otchet-o-deyatelnosti-v-2020-godu>.
6. Проблемы теории и практики управления в региональных социально-экономических системах: Сб. науч. ст. / Под ред. И.В. Найденева. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта. 2006. 169 с.
7. *Поляков Р.К., Дуров А.В.* Развитие Калининградской области в аспекте формирования кластерных образований // Российское предпринимательство. 2017. Том 18. № 12. С. 1929-1948.
8. *Френкель А.А.* Прогнозирование производительности труда: методы и модели / А.А. Френкель. 2-е изд., доп. и перераб. М.: Экономика, 2007. 221 с.
9. *Хайруллоев Д.С.* Управление социально-экономической безопасностью региона // Экономический вестник Республики Татарстан. 2012. №1. С.44–48.
10. *Чекмарев В.В.* Теория экономической безопасности: эволюционный аспект // Экономическая безопасность. 2020. Т.3. № 3. С. 335–350.
11. *Hellwig Z.* Schemat budowy prognozy statycznej metoda wag harmonicznich / Hellwig Z. // Przegląd Statystyczny. 1967. № 2. P. 133-153.

¹¹ Официальный сайт «Калининградстата», грузооборот автомобильного транспорта (Калининградская обл.): https://kaliningrad.gks.ru/statistical_news/document/97294 (Дата обращения: 14.01.2022).

Найденов Игорь Витальевич. ООО «Вебсофтменеджмент Групп», г. Калининград, Россия. Заместитель директора. Доктор экономических наук, профессор. Количество печатных работ: свыше 90 (в т.ч. 3 монографии). Область научных интересов: анализ экономических процессов и систем на основе использования экономико-математических методов и инструментальных средств, изучение экономических систем на уровне региона в качестве объектов управления, системные преобразования в регионе, формирование и системные преобразования на транспортном комплексе региона. E-mail: igor.naidenov@mail.ru

Маркевич Анжела Леонидовна. Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Калининградский государственный технический университет», г. Калининград, Россия. Доцент кафедры. Кандидат экономических наук. Количество печатных работ: свыше 20 (в т.ч. 1 учебное пособие). Область научных интересов: социально-экономическое развитие портового комплекса, вопросы развития транспортных систем, экономическое развитие региона, специфика инвестиционной деятельности региона. E-mail: markevichal@rambler.ru

Possible transport advantages and comparative development of the branches of the economy of the Kaliningrad region

I.V. Naydenov¹, A.L. Markevich^{II}

¹ LTD “Web Soft Management Group”, Kaliningrad, Russia

^{II} Kaliningrad State Technical University, Kaliningrad, Russia

Abstract. This article presents the Kaliningrad region as a special economic zone. Due to its geographical features, the Kaliningrad region is territorially separated from the main part of Russia, which implies the presence of certain advantages that can be considered as positive factors: an advantageous geographical position; developed transport network; proximity to the Baltic Sea, the presence of common borders with two EU member countries (Lithuania, Poland). The transport priorities of the region and the development of the main sectors of the economy are analyzed. The main conclusions in the article are formulated on the basis of an analysis of statistical data on the average number of employees in organizations by type of economic activity, the structure of gross value added and the share of the main sectors of the economy, as well as data on the forecast of the volume of transportation by public rail transport in the Kaliningrad region. It is reasonably noted that the Kaliningrad region is becoming more and more focused on joint entrepreneurship and international cooperation. As a subject of the Russian Federation, the Kaliningrad Region is an active participant in foreign economic relations.

Keywords: economic security of the region, factors of economic security, security of the economic system, rating assessments, economic and legal regulation.

DOI: 10.14357/20790279220107

References

1. *Livshits V.N.* (2013) System analysis of market reform of the non-stationary economy of Russia: 1992 – 2013. M.: LENAND (in Russian).
2. *Naydenov I.V., Naydenova G.I.* (2018) Variable elements of the Kaliningrad regional transport complex // Bulletin of transport. №12. P. 10-14 (in Russian).
3. *Naydenov I.V., Naydenova G.I., Markevich A.L.* (2018) Transport Development Issues and Top-Priority Sectors in the Kaliningrad Special Economic Zone // Transport Bulletin. №5. P. 23-26 (in Russian).
4. *Naydenov I.V., Malin A.S., Markevich A.L.* (2021) Issues of rating the economic safety of the region on the example of the Kaliningrad region – Proceedings of the Institute for System Analysis of the Russian Academy of Sciences (ISA RAS). №3. P.72-84.
5. Report on the activities of AVTOTOR in 2020: <http://www.avtotor.ru/news/1725-avtotor-podgotovil-otchet-o-deyatelnosti-v-2020-godu>.
6. *Naydenov I.V.* (ed.) (2006) Problemy teorii i praktiki upravleniya v regional'nykh sotsial'no-ekonomicheskikh sistemakh [Problems of the theory and practice of management in regional socio-economic systems]. Kaliningrad (in Russian).
7. *Poljakov R.K., Durov A.V.* (2017). The development of the Kaliningrad region in the aspect of the formation of cluster formations. Rossijskoe

- predprinimatel'stvo. Vol. 18 (12). P. 1929–1948. (in Russian).
8. *Frenkel' A.A.* (2007) Prognozirovanie proizvoditel'nosti truda: metody i modeli [Prediction of labor productivity: methods and models]. Moscow: Ekonomika Publ (in Russian).
 9. *Hajrulloev D.S.* (2012). Managing the socio-economic security of the region. *Jekonomicheskij vestnik Respubliki Tatarstan*. №1. P. 44–48 (in Russian).
 10. *Chekmarev V.V.* (2020). Economic security theory: an evolutionary aspect. *Jekonomicheskaja bezopasnost'*. Vol.3. №3. P. 335–350 (in Russian).
 11. Hellwig Z. Schemat budowy prognozy statycznej metoda wag harmonicznich /Hellwig Z//Przegląd Statystyczny. 1967. N 2. P. 133-153.

Naydenov Igor Vitalevich. LTD “Web Soft Management Group”, Kaliningrad, Russia. Deputy director, doctor of economics, professor: E-mail: naydenovigor@yandex.ru

Markevich Anzhela Leonidovna. Kaliningrad State Technical University, Kaliningrad, Russia. Lecturer, Ph.D. of economics, E-mail: markevichal@rambler.ru