

УДК 911.3(470.26)

**КАЛИНИНГРАДСКАЯ
ОБЛАСТЬ
КАК ТЕРРИТОРИЯ
ПОТЕНЦИАЛЬНОГО
ФОРМИРОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНОГО
КЛАСТЕРА
ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА**

И. С. Гуменюк*
С. В. Орлов*



В приморских регионах России, обеспечивающих реализацию основных экспортно-импортных торговых операций страны, потенциально могут сформироваться особые формы пространственной организации региональной транспортной системы — транспортной кластер. Такая форма пространственной организации более приспособлена (в сравнении с транспортным комплексом) к постоянно меняющимся условиям конкурирующего рынка, в ней все субъекты хозяйственной деятельности территории взаимодействуют между собой, повышая конкурентоспособность транспортного кластера в целом. Калининградская область входит в число регионов, где потенциально может сформироваться эффективно функционирующий транспортный кластер международного уровня. Предлагаемая статья раскрывает понятие транспортного кластера, специфику его внутренней организации и особенности формирования такой формы организации транспортной системы в Калининградской области. Практическая значимость статьи заключается в обосновании разработки практических рекомендаций по реализации транспортного потенциала региона с использованием для этого кластерной теории. К числу основных результатов исследования, послуживших основой для данной публикации, можно отнести обоснование необходимости проведения в Калининградской области наряду с инфраструктурной модернизацией транспортной системы, модернизацию информационно-организационного процесса функционирования регионального транспортного комплекса.

* Балтийский федеральный университет им. И. Канта, 236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

Поступила в редакцию 17. 04.2014 г.
doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-9

© Гуменюк И. С., Орлов С. В., 2014

Ключевые слова: транспортная система, транспортный кластер, транспортный комплекс, Калининградская область, приморский регион

Транспорт как отрасль экономики относится к числу стратегических приоритетов как для России в целом, так и для отдельных ее регионов. Происходящая в стране трансформация экономической модели хозяйствования и стремление интегрироваться в глобальный мировой рынок формируют мощный макроэкономический спрос на качественную транспортную отрасль, способную обеспечить возрастающие грузо- и пассажиропотоки внутри страны или региона и на международном уровне.

Опыт развитых стран [1—4] показывает, что одним из наиболее эффективных механизмов повышения региональной конкурентоспособности является кластеризация социально-экономического пространства регионов [5]. Для России, обладающей незадействованным потенциалом оказания транспортных услуг, наибольший интерес представляет организация региональных транспортных кластеров. Они могут играть ключевую роль в обеспечении конкурентоспособности экономики, создании благоприятных условий ведения бизнеса, оптимизации перевозочного процесса в отдельных регионах страны [6].

Понятие «транспортный кластер» возникло в условиях развития кластерной теории, начало которой было положено в работах А. Маршалла [7; 8], но основоположником ее во всем мире принято считать М. Потрера [9; 10]. Транспортный кластер — это объединение экономических субъектов хозяйственной деятельности транспортной отрасли, характеризующихся территориальной близостью и общей стратегической направленностью деятельности, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний, кластера и региона в целом [11]. Транспортный кластер, как и транспортный комплекс, — форма пространственной организации транспортной системы в локализованном пространстве (регионе). В отличие от транспортного комплекса транспортный кластер более качественная форма, приспособленная к постоянно меняющимся условиям конкурирующего рынка, находящегося в постоянном поиске новых идей (инноваций), способных максимизировать прибыль, форма, в которой все субъекты хозяйственной деятельности территории взаимодействуют между собой, повышая конкурентоспособность транспортного кластера в целом.

Эффективно функционирующий транспортный кластер структурно должен состоять из нескольких компонентов (специализированных участников кластера), каждый из которых выполняет определенные функции внутри кластера [12].

1. *Производства.* Центральный элемент кластера, представленный транспортными организациями, осуществляющими пассажирские и грузовые перевозки, а также выполняющие работы специальными транспортными средствами.

2. *Обеспечение.* Группа предприятий поставщиков ресурсов (сырья, материалов, комплектующих). В нее входят поставщики транспортных средств, топлива, запасных частей, комплектующих и пр., а также пассажиров и грузов, заказчиков работ и услуг, выполняемых специальными транспортными средствами.

3. *Обслуживание.* Группа предприятий и организаций, обслуживающих основные и дополнительные производственные процессы, осуществляемые в том числе поставщиками ресурсов. Производители специализированных услуг. В данную группу включают организации, технически обслуживающие транспортные средства, оказывающие услуги по разработке программного обеспечения, систем навигации и мониторинга, предприятия, занимающиеся маркетинговыми исследованиями, рекламными кампаниями и пр.

4. *Потребители.* Группа потребителей производимой продукции. Потребителями услуг транспортных предприятий являются физические и юридические лица, включая государственные учреждения, федеральные и региональные органы власти.

5. *Исследование.* Группа исследовательских структур, обеспечивающих разработку инноваций для предприятий кластера. Сюда относятся: научные организации, конструкторские бюро, кафедры профильных вузов. Все эти структуры проводят исследования и разработки как для транспортных предприятий, так и для представителей других групп кластера.

6. *Обучение.* Группа образовательных учреждений. Учреждения среднего и высшего профессионального образования, ведущих подготовку специалистов по направлениям, востребованным участниками транспортного кластера.

7. *Экспорт.* Группа специализированных структур, осуществляющих продвижение основных и дополнительных продуктов (услуг) кластера за пределы региона и страны.

Последние три компонента транспортного кластера характерны для сильных кластеров, работающих длительное время. На первоначальном этапе создания и функционирования кластера система может действовать и без этих компонентов, в отличие от первых четырех, наличие которых неотъемлемое условия для создания и развития транспортного кластера. Внутренняя структура транспортного кластера схематически отображена в виде модели на рисунке 1.

Транспортный кластер имеет комплексное влияние на социально-экономическое развитие региона как на макроуровне, так и применительно к отдельным участникам транспортного кластера, определяющим использование объектов транспортной инфраструктуры. Транспорт как один из ведущих элементов производственной инфраструктуры, с одной стороны, обеспечивает мобильность товаров и ресурсов, с другой — облегчает доступность территорий, предоставляя тем самым возможность свободного передвижения товаров, ресурсов и населения [13]. В свою очередь, региональное социально-экономическое развитие — это главная движущая сила развития спроса на услуги по перевозке пассажиров и грузов. Изменение структуры производства, растущая интернационализация коммерческой деятельности воздействуют на характер использования транспортной инфраструктуры и на формирование транспортного кластера в целом.



Рис. 1. Модель транспортного кластера

Источник: составлено авторским коллективом.

Транспортные кластеры успешно развиваются в регионах, имеющих существенный транзитный потенциал. Особое место среди всех регионов Российской Федерации для создания транспортных кластеров занимают приморские регионы. В силу географического положения приморские регионы различного иерархического ранга в своем развитии опираются на максимально выгодное использование своего прибрежного положения, формируя тем самым так называемый морехозяйственный комплекс отраслей [14; 15]. Часто основу такого комплекса составляет морской транспорт, становящийся не только локомотивом внутреннего развития, но и отраслью внешней специализации региона. Развитие транспортного комплекса в отдельных приморских регионах входит в число приоритетных задач государства, так как именно

через них проходят основные экспортно-импортные торговые операции страны. В России к числу таких приморских регионов относятся Ленинградская область вместе с г. Санкт-Петербургом, которые практически всегда рассматриваются как единый элемент, развивающийся в тесном взаимодействии между собой, Калининградская область, Краснодарский край, Ростовская, Мурманская, Архангельская, Сахалинская области и Приморский край.

На фоне отмеченных нами приморских регионов Калининградская область обладает не столь внушительным по уровню развития транспортным комплексом, имеющим достаточно скромные показатели по грузо- и пассажироперевозкам. При этом с точки зрения реализации национальных стратегических задач область в числе наиболее важных регионов, обеспечивающих экспорт российских грузов в страны Западной Европы. Согласно типологии регионов, разработанной Дж. Фридманом, Калининградская область относится к типу регионов «коридор развития», играя при этом важную роль в международных отношениях между РФ и ЕС [16]. Калининградская область, несомненно, обладает условиями для формирования транспортного кластера: достаточно развиты все виды транспорта и имеется незамерзающий порт, регион граничит со странами, обладающими развитой транспортной инфраструктурой [17]. Всё это необходимые условия для создания мощного транспортного кластера международного уровня.

С точки зрения пространственной организации транспортный кластер области может эффективно работать через систему локализованных интермодальных транспортно-логистических центров различной функциональной направленности (узлов), соединенных между собой качественными транспортными коридорами (линиями).

Согласно европейской методологии [18] функционально транспортно-логистические центры (кластеры) подразделяются на три вида:

— **Портовые транспортно-логистические центры.** Формируются на основе морских портов или чаще колоний портов. В основном позиционируются в грузовом секторе, при этом пассажирские порты, как правило, функционально дополняют в целом грузовое направление портового транспортно-логистического центра.

— **Пограничные транспортно-логистические центры.** Создаются на основе транспортных узлов на пересечении крупных международных транспортных коридоров с государственными границами. Чаще всего имеют грузовую специализацию. Исторически формировались на основе железнодорожного транспорта, но в настоящее время все большее значение приобретает грузовой автотранспорт.

— **Территориальные (региональные) транспортно-логистические центры.** Организуются на основе транспортных систем средних и крупных городов, а также городских агломераций (метрополий, мегаполисов, в которых город интегрирован с пригородами и другими близко расположенными населенными пунктами). В территориальных транспортно-логистических центрах присутствуют и пассажирский и

грузовой секторы. Частично два сектора функционируют на общей инфраструктуре. В то же время каждый сектор имеет специализированную инфраструктуру.

В Калининградской области потенциально могут сформироваться 10 локализованных транспортно-логистических центров разной функциональной направленности, в основе которых интермодальное взаимодействие различных видов транспорта. Именно эти центры в перспективе могут составить пространственную основу транспортного кластера региона.

1. **Балтийский портовый транспортно-логистический центр** потенциально может быть создан на основе Балтийского и Светловского грузовых районов морского порта Калининград и будет специализироваться на грузоперевозках. Главным элементом центра может стать интермодальное взаимодействие морского и железнодорожного видов транспорта. Для развития центра требуется дальнейшее формирование паромно-железнодорожного комплекса в районе Балтийска, а также наращивание объемов грузоперевозок Светловским грузовым районом, ведущий элемент которого — «Содружество Соя». Вспомогательным элементом центра потенциально может стать и пассажирское паромное сообщение в случае реализации проекта паромного сообщения между Калининградской областью и шведской провинцией Блекенге, идея которого обсуждается последнее несколько лет [19].

2. **Янтарный портовый транспортно-логистический центр** может быть создан в районе поселка Янтарный при условии реализации амбициозного проекта по сооружению нового глубоководного морского порта в Калининградской области с потенциальным годовым объемом перерабатываемых грузов в 35 млн тонн [20]. В случае строительства этого порта будет организован центр, в основе которого будет интермодальное взаимодействие морского, железнодорожного и автомобильного видов транспорта. Важным элементом центра должно стать пассажирское сообщение, которое будет возможным после возведения пассажирского круизного порта в районе города Пионерский (по одному из вариантов проекта) или же территориально войдет в состав глубоководного порта в Янтарном.

3. **Мамоновский пограничный транспортно-логистический центр**, на наш взгляд, наиболее близок к практической реализации, благодаря активному развитию в этом месте сегмента автомобильных грузоперевозок, наиболее точно соответствующих из всех видов транспорта региона в своем развитии кластерной теории. Активизация развития центра стала возможной благодаря вводу в эксплуатацию в 2010 г. нового автомобильного пункта пропуска Мамоново II — Гжехотки. Потенциал развития центра связан с оживлением железнодорожного сообщения через существующий пункт пропуска Мамоново — Бранево, что позволит обеспечить интермодальное взаимодействие в рамках данного центра автомобильного и железнодорожного видов транспорта.

4. Багратионовский пограничный транспортно-логистический центр потенциально может быть создан в районе существующих пунктов пропуска Багратионовск — Безледы (автомобильный) и Багратионовск — Бартошице (железнодорожный). Этот центр потенциально будет комбинированного грузопассажирского назначения и станет формироваться в качестве дополняющего Мамоновский транспортно-логистический центр. Его организация будет актуальна в случае активизации грузо- и пассажироперевозок в районе российско-польской границы (в том числе и за счет работы нового глубоководного порта).

5. Нестеровский пограничный транспортно-логистический центр может быть сформирован на базе Нестеровского транспортного узла, в который входят автомобильный пункт пропуска Чернышевское — Кибартай. Здесь ведущий вид транспорта — железнодорожный, обеспечивающий грузо- и пассажиросообщение между Калининградской областью и основной территорией Российской Федерации. Данный центр территориально наиболее удален от крупных населенных пунктов, особенно от Калининграда, что в значительной степени замедляет его развития по принципу транспортного кластера.

6. Советский пограничный транспортно-логистический центр. Потенциально в районе Советска может быть создан один из наиболее вариативных интермодальных транспортно-логистических центров, основу которого составят автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт. Формирование такого центра станет возможным при условии организации соответствующей инфраструктуры (нового автомобильного и железнодорожного пункта пропуска в обход центра Советска, а также существующих на бумаге речных пунктов пропуска) и усиления российско-литовских экономических отношений.

7. Пограничный транспортно-логистический центр «Куршская коса». В районе Куршской косы потенциально может сформироваться достаточно уникальный для нашего региона транспортно-логистический центр, основной задачей которого может стать обеспечение туристического пассажиропотока. Данный центр может обеспечивать интермодальное кластерное взаимодействие автомобильного и внутреннего водного транспорта, для чего сегодня начинает создаваться соответствующая инфраструктурная база. К уже существующему здесь автомобильному пункту пропуска в прошлом году добавился речной пункт пропуска Рыбачий — Нида, работающий в режиме сезонного пункта. Дальнейшее формирование центра напрямую зависит от активизации внутреннего водного транспорта в регионе и практического запуска в Калининградской области европейского водного маршрута E70.

8. Черняховский территориальный транспортно-логистический центр. Функционирующий сегодня Черняховский транспортный узел, по нашей экспертной оценке, находится в начале своей организации в транспортно-логистический центр. Его потенциал полностью связан с возможностью создания здесь крупного железнодорожного логистиче-

ского терминала, который позволил бы перераспределить существующие грузопотоки на железнодорожном транспорте, уменьшив нагрузку на калининградский транспортный узел, обеспечив тем самым более рациональное перемещение грузов по территории всей области. Планы по организации такого терминала у руководителей Калининградской железной дороги (КЖД) имеются, что не раз озвучивалось в рамках крупнейшей региональной информационной площадки, на которой собираются специалисты в сфере транспорта, — Балтийском транспортном форуме. В 2014 г. планируется проведение шестого по счету форума. Развитие центра также будет зависеть от активизации железнодорожного направления Железнодорожный — Скандава, который с началом 90-х гг. прекратил грузоперевозки каменного угля из Польши в Калининградскую область и сегодня находится на грани официального закрытия.

9. Территориальный транспортно-логистический центр «Храброво». Потенциал данного центра полностью связан с единственным гражданским аэропортом региона — «Храброво». Перспективы его дальнейшего развития увязаны с подготовкой региона к проведению чемпионата мира по футболу в 2018 г., для чего планируется модернизировать существующий аэровокзальный комплекс, в том числе и взлетно-посадочную полосу. Это позволит «Храброво» принимать воздушные суда трансконтинентального типа. Формированию здесь транспортно-логистического центра будет способствовать и реализация проекта КЖД по созданию прямого скоростного железнодорожного сообщения между Калининградом и аэропортом по примеру существующего железнодорожного сообщения между центром города и аэропортами Москвы. Приоритет данного центра — пассажирские перевозки, грузоперевозки — будут составлять важную, но не определяющую для него роль.

10. Калининградский территориальный транспортно-логистический центр. В отличие от перечисленных нами выше транспортных узлов, стратегическая задача которых — привлечение новых грузов и пассажиров, для Калининградского транспортного узла, задача ровно противоположная и связана с необходимостью разгрузки существующего сегодня транспортного узла. Сегодня калининградский транспортный узел, по сути, единственный в регионе транспортный центр, через который идет перераспределение всего грузо- и пассажиропотока, в результате чего данный узел работает с повышенными нагрузками, что снижает его эффективность. Для организации здесь эффективного транспортно-логистического центра необходимо пространственно перераспределить существующие и планируемые грузо- и пассажиропотоки между потенциальными центрами области. Для разгрузки калининградского транспортного центра предполагается реализация ряда инфраструктурных проектов, среди которых в первую очередь можно отметить:

— создание нового глубоководного морского порта, что позволит «перенести» часть портовых мощностей из староосвоенного центра Калининграда на новые площади;

— реконструкция окружной автомобильной дороги в обход Калининграда, а также строительство нового западного обхода, предусматривающего возведение автомобильного моста через Преголю.

Для эффективной реализации и последующего функционирования в регионе транспортного кластера критически важно, чтобы все участники потенциального кластера находились не только в условиях кооперационного взаимодействия (что необходимо для хозяйствующих субъектов), но и в условиях информационного взаимодействия — быть членами информационно-аналитического регионального объединения. Ядром кластера, регулирующим деятельность транспортного кластера Калининградской области, должен стать координационный совет, состоящий из представителей Правительства Калининградской области и федеральных органов власти.

Участниками транспортного кластера Калининградской области должны стать:

— предприятия и организации, специализирующиеся на перевозках грузов и пассажиров;

— предприятия и организации, поставляющие продукцию или оказывающие услуги для специализированных предприятий;

— предприятия и организации, обслуживающие отрасли общего пользования, включая транспортную, энергетическую, инженерную, природоохранную и информационно-телекоммуникационную инфраструктуру;

— организации рыночной инфраструктуры (аудиторские, консалтинговые, кредитные и финансовые, страховые и лизинговые услуги, логистика);

— научно-исследовательские и образовательные организации;

— некоммерческие и общественные организации, объединения предпринимателей, торгово-промышленная палата;

— организации инновационной инфраструктуры и инфраструктуры поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства.

Реализация кластерных инициатив в сфере транспорта Калининградской области позволит:

— увеличить грузооборот и пассажирооборот транспортной инфраструктуры и повысить ее конкурентоспособность;

— улучшить качество и безопасность предлагаемых транспортных услуг;

— повысить доступность услуг транспортного комплекса и снизить себестоимость предлагаемых услуг;

— реализовать транзитный потенциал региона;

— улучшить региональный инвестиционный климат в сфере транспортных услуг.

Список литературы

1. Tanaka K. Transport geography in Japan // Journal of Transport Geography. 2014. № 34. P. 305—306.

2. *Witlox F., Derudder B., Van Acker V.* Transport geography in Belgium // *Ibid.* 2013. №29. P. 108—110.
3. *Marti-Henneberg J.* European integration and national models for railway networks (1840—2010) // *Ibid.* №26. P. 126—138.
4. *Kuhnimhof T., Buehler R., Wirtz M. et al.* Travel trends among young adults in Germany: Increasing multimodality and declining car use for men // *Ibid.* 2012. №24. P. 443—450.
5. *Скопина И.В.* Комплексное развитие региональной производственной кооперации и кластерных проектов // *Региональная экономика и управление : электр. науч. журнал. Киров, 2007. №1 (09).* URL: <http://region.mcnp.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=118> (дата обращения: 03.06.2014).
6. *Ефимова Е.Г.* Роль транспорта в экономическом развитии региона: международный аспект // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. Экономика.* 2009. Вып. 1. С. 77—86.
7. *Marshall A.* Principles of Economics. 8-th edition. 1920.
8. *Marshall A.* Principles of Economics. 1-st edition. 1890.
9. *Porter M. E.* On competition // Harvard Business School Press. Boston, 1998. P. 197.
10. *Портер М.* Международная конкуренция / под ред. В.Д. Щетинина. М., 1993.
11. *Корнеевец В.С., Орлов С.В.* Транспортный кластер как вариант развития транспортного комплекса // *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Калининград, 2012. Вып. 1. С. 144—149.*
12. *Хаирова С.М., Боуш Г.Д.* Формирование кластеров транспортной отрасли в условиях глобальной экономики // *Вестник СибАДИ.* 2014. №1(35). С. 162—168.
13. *Никольский И.В.* Избранные труды. Смоленск, 2009.
14. *Гогоберидзе Г.Г.* Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий // *Проблемы современной экономики.* 2008. №2. С. 266—270.
15. *Гогоберидзе Г.Г.* Методология и методы оценки морского потенциала приморских территорий : дис. ... д-ра экон. наук. М., 2010.
16. *Федоров Г.М.* Социально-экономическое развитие Калининградской области : учебное пособие. Калининград, 2008. С. 42—44.
17. *Gumenyuk I., Kuznetsova T.* An assessment of the availability of transport infrastructure objects in the Baltic region // *Regional Formation and Development Studies.* 2014. No. 1 (11).
18. *Транспортно-логистические кластеры в Европейском союзе. Селективный обзор / Государственное автономное учреждение Самарской области «Центр инновационного развития и кластерных инициатив».* URL: <http://innocentr-samara.ru/files/Transportno-logisticheskie%20klastery%20v%20ES.pdf> (дата обращения: 03.06.2014).
19. *Шведы, планирующие открыть паром на Калининград: «Нам интересно настроение в России».* URL: <http://www.news-balt.ru/detail/?ID=1882> (дата обращения: 23.06.2014).
20. *Глубоководный порт будет построен в Калининградской области // РИА Новости.* URL: <http://ria.ru/economy/20130524/939174598.html> (дата обращения: 26.06.2014).

Об авторах

Иван Сергеевич Гуменюк, кандидат географических наук, доцент кафедры географии, природопользования и пространственного развития, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

Сергей Васильевич Орлов, соискатель кафедры социально-культурного сервиса и туризма, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: SVOrlov@kantiana.ru



THE KALININGRAD REGION AS A POTENTIAL COASTAL TRANSPORT CLUSTER

I. Gumenyuk*, S. Orlov*

* *Immanuel Kant Baltic Federal University
14 A. Nevski St., Kaliningrad, 236041, Russia*

Received on April 17, 2014

The coastal regions of Russia, which ensure the country's major export/import transactions, have potential for developing special forms of spatial organisation of regional transport system – transport clusters. This form of spatial organisation is better adapted (in comparison to a transport complex) to the ever-changing conditions of a competitive market. It suggests that all business entities of the territory interact thus increasing the competitiveness of transport cluster as a whole. The Kaliningrad region is one of the territories where the formation of an efficient international transport cluster is possible. This article offers a definition of a transport cluster and describes its internal organisation as well as the features of formation thereof in the Kaliningrad region. The practical significance of the article lies in justifying the production of practical recommendations for developing the region's transport potential based on the cluster theory. One of the major results of the study that is presented in this article is the justification of the need for modernising the information and organisational elements of the regional transport complex alongside modernising the transport system infrastructure.

Key words: transport system, transport cluster, Kaliningrad region, coastal region.

About the authors

Dr Ivan Gumenyuk, Associate Professor, Department of Geography, Nature Management, and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

Sergey Orlov, PhD student, Department of Sociocultural Services and Tourism, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: SVOrlov@kantiana.ru