

*На правах рукописи*



**Орлов Сергей Васильевич**

**ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ  
ТРАНСПОРТА ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА**

Специальность 25.00.24 – экономическая, социальная, политическая  
и рекреационная география

**А в т о р е ф е р а т**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата географических наук

Калининград  
2014

Работа выполнена в Федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта»

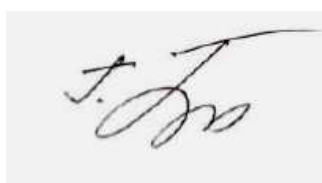
- Научный руководитель: Корнеевец Валентин Сергеевич, доктор географических наук, профессор
- Официальные оппоненты: Тархов Сергей Анатольевич, доктор географических наук, ведущий научный сотрудник, отдел социально-экономической географии, Институт географии Российской академии наук
- Гогоберидзе Георгий Гививич, доктор экономических наук, кандидат физико-математических наук, проректор по учебно-методическому объединению в гидрометеорологии РФ, Российский государственный гидрометеорологический университет (г. Санкт-Петербург)
- Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Алтайский государственный университет»

Защита состоится 19 декабря 2014 года в 16-30 ч. на заседании диссертационного совета Д 212.084.02 при Федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта» по адресу: 236041, г. Калининград, ул. А.Невского, 14, ауд. 202, e-mail: [ecogeography@rambler.ru](mailto:ecogeography@rambler.ru)

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта (г. Калининград, ул. Университетская, 2) и на сайте <http://www.kantiana.ru/postgraduate/dis-list/142686/>.

Автореферат разослан « \_\_\_\_ » октября 2014 г.

Учёный секретарь  
диссертационного совета



Г.М. Баринова

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Современные процессы глобализации и интеграции в общемировом экономическом пространстве приводят к осознанию необходимости повышения конкурентоспособности приморских территорий России. Эффективность национальной экономики, социальная устойчивость развития приморских регионов неразрывно связаны с уровнем развития транспортных систем.

В советской географии большую роль играло формирование территориальных производственных комплексов с важным системообразующим значением транспорта в этом процессе. Теории экономического комплексобразования и районирования объясняли, что комплексы и формирующиеся вокруг них экономические районы - основа территориальной организации экономики.

Однако в современных рыночных условиях территориальная организация экономики резко отличается от характерной для периода социализма. Опыт развитых стран показывает, к числу наиболее эффективных механизмов повышения региональной конкурентоспособности относится кластеризация социально-экономического пространства регионов. Согласно Программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу, один из путей мобилизации ресурсов в регионах, повышения их конкурентоспособности и диверсификации региональной экономики - это развитие производственных кластеров.

Для приморских регионов России, наибольший интерес представляет создание транспортных кластеров, оптимизирующих перевозки в контактных зонах «суша-море». Однако очевидные преимущества кластерных технологий все еще слабо воспринимаются в экономико-географических разработках, а в законодательной базе даже отсутствует понятие «кластер». В связи с этим научные исследования по данной проблематике весьма актуальны. Необходимы серьезные проработки различий комплексов и кластеров как форм территориальной организации транспортных систем. Для более глубокого понимания взаимодействия разных видов транспорта приморского региона необходим анализ возможных путей их комплексного развития.

**Объект исследования** - транспортная система приморского региона.

**Предмет исследования** - выявление возможностей организации и функционирования транспортной системы приморского региона в формате кластера в условиях Калининградской области.

**Цель** работы заключается в разработке теоретических положений и практических рекомендаций по формированию кластера как формы территориальной организации транспортной системы приморского региона на примере Калининградской области.

Для достижения поставленной цели были решены следующие **задачи**:

1. Выявлены принципиальные отличия понятий кластера и комплекса, в том числе понятий транспортный кластер и транспортный комплекс.

2. Произведена пространственная типология регионов России по роли транспорта на региональном и национальном уровнях. Определены основные типы регионов по внутрирегиональной и национальной роли транспорта.

3. Проанализирован уровень развития транспортных систем в приморских регионах России, обоснованы возможности организации в них транспортного кластера.

4. Выявлена роль транспортного кластера в социально-экономическом развитии приморского региона

5. Разработаны концептуальные основы организации и управления транспортным кластером Калининградской области.

**Теоретическая и методологическая основа диссертационного исследования.** Особое значение для данной работы имеют исследования европейских кластерных инициатив и политик, инициированные Европейской Комиссией и выполненные экспертами научных институтов и консалтинговых компаний (компании ВАК Basel Economics, Ivory tower, Oxford Research AS и др.), научные монографии и статьи американских и европейских специалистов в области теории и практики формирования промышленно-инновационных кластеров (Becattini G., Cortright J., Chinitz B., Davies A., Ketels Ch., Glaeser E., Jacobs J., Hoover E., Henderson V., Porter M., Sölvell Ö. и др.). Также в работе использованы российские исследования мирового опыта развития промышленных кластеров с целью его применения в различных регионах России, проведенные А.Ю. Андриановым,

А.А. Быковой, Д.Ю. Васечко, Н.Н. Волковой, А.А. Ефремовой, Н.А. Корчагиной, С.И. Рекорд, Т.В. Сахно, И.В. Скопиной, С.И. Соколенко, В.П. Третьяком, Н.А. Труновой, П.Н. Филиповым, И.С. Федоровой, Й.А. Шумпетером, Т.В. Циханом, подробный анализ теоретических подходов к сетевым формам межфирменной кооперации М. Румянцевой и О.А.Третьяк , а также комплексное исследование межфирменных сетей как современной формы функционирования рынка М.Ю. Шерешевой и др.

Теоретической базой по изучению географии транспорта стали работы Н.Н. Баранского, В.Н. Бугроменко, Л.И. Василевского, Н.Н. Колосовского, И.В. Никольского, П.М. Крылова, В.Е. Шувалова, С.А. Тархова. Э.Б. Алаева, М.К. Бандмана. Теоретико-географическое содержание понятия приморского региона (района) сформировалось под влиянием работ Л.Б. Вардомского, Г.Г. Гогоберидзе, Ю.С. Жередий, В.В. Ивченко, С.В. Михайлова, С.Б. Лаврова, Н.Н. Тороп, Г.М. Федорова.

**Эмпирическую и информационную базу исследования составили** статистические данные Федеральной службы государственной статистики РФ, территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области, Министерства транспорта РФ, Департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области, Министерства промышленности Калининградской области, научные публикации, картографический материал по России и Калининградской области, источники сети Интернет.

#### **Научная новизна:**

1. Уточнено понятие транспортного кластера, обоснованы принципиальные отличия транспортного кластера как формы организации транспортной системы в сравнении с транспортным комплексом. Определено, что транспортный кластер является более качественной, чем транспортный комплекс формой организации транспортной системы, приспособленной к постоянно меняющимся условиям конкурирующего рынка, находящегося в постоянном поиске новых идей (инноваций) способных максимизировать прибыль, формой, в которой все субъекты хозяйственной деятельности территории взаимодействуют между собой, повышая конкурентоспособность транспортного кластера в целом.

2. Разработана авторская модель внутренней структуры транспортного кластера региона, состоящая из шести функциональных компонентов

(«Производство», «Обеспечение», «Обслуживание», «Потребители», «Исследование», «Обучение», «Экспорт») структурно взаимосвязанных между собой и координируемых советом транспортного кластера, состоящего из представителей региональных и федеральных органов власти.

3. Разработана пространственная типология регионов России по внутрирегиональной и национальной роли транспорта. Выделены шесть типов регионов с последующей характеристикой каждого из них.

4. Обоснованы преимущества организации транспортной системы приморского региона в формате кластера, произведена оценка влияния транспортного кластера на социально-экономическое развитие всего региона.

5. Предложены и обоснованы методические подходы к организации и управлению транспортным кластером Калининградской области. Обоснована модель эффективной пространственной организации транспортного кластера в регионе, узлами в которой должны выступать локализованные интермодальные транспортно-логистические центры различной функциональной направленности (потенциально на территории области могут сформироваться 10 подобных центров), соединенных между собой качественными транспортными коридорами (линиями).

#### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Авторская трактовка понятия транспортный кластер, под которым понимается 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. При внешней схожести понятий транспортный комплекс и транспортный кластер они различаются по внутренней организации.

2. Транспортный кластер - качественная форма организации транспортной системы в рамках конкретной территории, приспособленной к постоянно меняющимся условиям конкурирующего рынка, находящегося в постоянном поиске новых идей (инноваций) способных максимизировать прибыль, формой, в которой все субъекты хозяйственной деятельности территории взаимодействуют между собой, повышая конкурентоспособность транспортного кластера в целом. Роль государства в процессе создания кластера, заключается в формировании в конкретном локализованном

пространстве условий, благоприятных для формирования и эффективного функционирования кластера. Чем благоприятнее данные условия (наряду с экономико-географическими условиями) тем эффективнее будет формироваться, и развиваться кластер.

3. В 22-х субъектах РФ (включая Калининградскую область) транспорт потенциально может стать, отраслью региональной специализации, обладая для этого всеми необходимыми предпосылками. В этих регионах целесообразно создавать условия для активного формирования транспортных кластеров, что позволит активно реализовать имеющийся потенциал, а также обеспечить их комплексное социально-экономическое развитие.

4. Для эффективной реализации и последующего функционирования в приморском регионе транспортного кластера критически важно информационное взаимодействие всех членов регионального объединения. Ядром кластера должен стать координационный совет, состоящий из представителей региональной администрации и федеральных органов власти. На основе кластерных инициатив должна сформироваться пространственная структура, узлами которой будут выступать локализованные интермодальные транспортно-логистические центры различной функциональной направленности (потенциально на территории Калининградской области могут сформироваться до 10 подобных центров), соединенных между собой качественными транспортными коридорами.

**Теоретическая и практическая значимость.** Результаты исследования могут быть востребованы при дальнейшем изучении вопросов организации и управления кластерами, а также использоваться в учебном процессе со студентами – географами, экономистами и др., при подготовке учебных и методических пособий.

Они могут быть также полезны аспирантам, специалистам научно-исследовательских организаций, предпринимателям, представителям промышленности, государственных организаций.

**Достоверность и обоснованность результатов** обеспечена использованием статистических данных (Федеральная служба государственной статистики, Территориальный орган государственной статистики по Калининградской области), лицензионного программного обеспечения расчетов и создания картографического материала (IBM SPSS Statistics 20 и Adobe Photoshop CS3).

**Личный вклад.** Автором разработана и апробирована методика пространственной типологизации регионов России по внутрирегиональной и национальной роли транспорта, на основе итеративного кластерного анализа методом К-средних по выбранным показателям. Автором выполнен пространственный анализ современного развития транспортной системы Калининградской области, представлен оригинальный картографический материал (9 картосхем).

**Публикации и апробация результатов.** Основные положения и выводы исследования нашли отражение в девяти публикациях общим объемом 3,73 п.л. (авторский вклад 2,8 п.л.), в том числе в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России (объем 2,1 п.л.). Результаты докладывались и обсуждались на международном круглом столе «Кластерные инициативы – успех развития бизнеса и территорий» (Астрахань, 2011), на международных научно-практических конференциях, в Калининградском юридическом институте МВД России (Калининград, 2009), в Российском государственном университете им. Иммануила Канта (Калининград, 2010), в Сибирском федеральном университете (Красноярск, 2010), на заседаниях комитета по транспорту и таможенной политике Калининградской торгово-промышленной палаты (Калининград, 2012-2014), на заседаниях регионального координационного совета по вопросам повышения эффективности грузовых перевозок (Калининград, 2011-2014).

**Структура диссертации.** Работа включает 160 стр. и состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы; содержит 9 таблиц, 16 рисунков и 2 приложения. Библиография насчитывает 152 источника, в том числе 39 иностранных.

## ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

1. 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. Транспортный кластер, как и транспортный комплекс, являются пространственной формой организации транспортной системы. По сути, эти поня-



тия указывают на определенную форму пространственной организации транспортной системы, отвечая на вопрос «как?», а не «что?». Как и в случае с родовыми понятиями «комплекс» - «кластер», в понятиях «транспортный комплекс», «транспортный кластер» при внешней схожести определений, разница таится в специфике внутренней организации, которую можно охарактеризовать через ряд положений.

Вертикальные связи в транспортном комплексе преобладают над горизонтальными, в транспортном кластере – наоборот (преобладание горизонтальных связей над вертикальными). Под транспортным комплексом принято понимать совокупность различных видов транспорта функционирующих в пределах определённых территорий. Между ними происходит взаимодействие, но преобладают все-таки иерархические вертикальные связи, благодаря которым происходит развитие всего комплекса. Изучая транспортный комплекс конкретной территории, изучают отдельные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской и т.д.) и механизмы взаимодействия внутри каждого вида, а не схему взаимодействия между видами транспорта. В кластере горизонтальные связи являются преобладающими, а взаимодействие между различными видами транспорта, не менее важно, чем связи внутри отдельных видов транспорта.

Конкуренция в транспортном комплексе зачастую носит разрушительный стагнационный эффект. В кластере конкуренция неотъемлемая часть системы, в отсутствии которой кластер перестает развиваться.

Транспортный комплекс - форма организации транспортной системы в пределах локализованной территории, транспортный кластер – самовозникающая форма организации транспортной системы.

Для транспортного комплекса в большей степени свойственна рациональность (минимизация издержек), в то время как для транспортного кластера инновационность (стремление максимизировать прибыль). Благодаря этому транспортный кластер все время развивается, стараясь создавать что-то новое, в то время как транспортный комплекс в своем развитии стремится найти и максимально долго сохранить состояние покоя.

**2.** Транспортный кластер - более качественная, чем транспортный комплекс форма организации транспортной системы, приспособленная к меняющимся условиям конкурирующего рынка, находящегося в постоян-

ном поиске новых идей (инноваций) способных максимизировать прибыль. Все субъекты хозяйственной деятельности территории взаимодействуют между собой, повышая конкурентоспособность транспортного кластера в целом.

Роль государства в процессе создания кластера, заключается в обеспечении в конкретном локализованном пространстве условий, благоприятных для формирования и эффективного функционирования кластера. Чем благоприятнее эти условия (наряду с экономико-географическими) тем эффективнее будет формироваться, и развиваться кластер. Эффективно функционирующий транспортный кластер структурно должен состоять из нескольких компонентов (специализированных участников кластера), каждый из которых выполняет определенные внутрикластерные функции.

«Производство» - центральный элемент кластера, представленный транспортными организациями, осуществляющими пассажирские и грузовые перевозки, а также выполняющие работы специальными транспортными средствами.

«Обеспечение» - группа предприятий поставщиков ресурсов (сырья, материалов, комплектующих): поставщики транспортных средств, топлива, запасных частей, комплектующих и пр., а также поставщики пассажиров и грузов, заказчики работ и услуг, выполняемых специальными транспортными средствами.

«Обслуживание» - группа предприятий и организаций, обслуживающих основные и дополнительные производственные процессы, осуществляемые, в том числе и поставщиками ресурсов. Сюда также включаются производители специализированных услуг, осуществляющих техническое обслуживание транспортных средств, оказывающих услуги по разработке программного обеспечения, систем навигации и мониторинга, предприятия, осуществляющие маркетинговые исследования, рекламные компании и пр.

«Потребители» - группа потребителей производимой продукции: физические и юридические лица, включая государственные учреждения, федеральные и региональные органы власти.

«Исследование» - группа исследовательских структур, обеспечивающих разработку инноваций для предприятий кластера: научные организации, конструкторские бюро, кафедры профильных образовательных

организаций. Все эти структуры осуществляют исследования и разработки, как для транспортных предприятий, так и для представителей других групп кластера.

«Обучение» - группа образовательных учреждений. Учреждения среднего профессионального и высшего образования, осуществляющих подготовку специалистов по направлениям, востребованным участниками транспортного кластера.

«Экспорт» - группа специализированных структур, осуществляющих продвижение основных и дополнительных продуктов (услуг) кластера за пределы региона и страны.

Последние три компонента характерны для сильных, функционирующих длительно кластеров. На первоначальном этапе система может функционировать и без этих компонентов, в отличие от первых четырех, наличие которых - неотъемлемое условие для создания и развития транспортного кластера (рис. 1).



Рис. 1. Модель транспортного кластера

**3.** Значение региональной транспортной отрасли оценивается расчетом коэффициентов экономической локализации и рыночной специализации, трудовой локализации и эффективности душевого производства.

Для понимания роли транспорта в процессах внутрирегионального развития, а также сопоставления различных регионов России по уровню и характеру развития региональной транспортной отрасли методом К-средних по выбранным показателям был выполнен итеративный кластерный анализ. В результате выделены 7 кластеров, различных как по уровню и специфике развития транспорта внутри региона, так и по роли регионального транспортного сектора для национальной экономики.

В ходе расчетов последующей экспертной оценки были выделены 6 типов регионов, отличающихся друг от друга внутренней ролью транспорта, а также его значением на национальном уровне (таб. 1, рис. 2).

Типологизация регионов России наглядно демонстрирует различие, как в уровне внутреннего развития транспорта, так и в его значении для национальных стратегических интересов. Из 83 субъектов РФ, лишь в 24 (третий и четвертый тип) транспорт на современном этапе развития относиться к отраслям специализации, обеспечивающим регион большим числом рабочих мест. В этих регионах транспорт - отрасль стратегического назначения, от развития которой в полной мере завит дальнейшее комплексное развитие регионов. Также еще в 22 субъектах (второй тип), к числу которых относиться и Калининградская область, транспорт потенциально может стать, отраслью региональной специализации, обладая для этого всеми необходимыми предпосылками. Этому способствует как экономико-географическое положение этих регионов, так и специфика развития регионального экономического комплекса, заинтересованного в собственной транспортной отрасли. Именно в этих регионах целесообразно создавать условия для активного формирования транспортных кластеров, что позволит активно реализовать имеющийся транспортный потенциал, а также обеспечить комплексное социально-экономическое развитие региона в целом. Среди приморских регионов наиболее благоприятные по совокупности внешних и внутренних факторов для формирования транспортных систем в форме кластера Ленинградская область вместе с г. Санкт-Петербургом, Калининградская область, Краснодарский край, Ростовская область, Мурманская область, Архангельская область, Сахалинская область и Приморский край.

**Таблица 1. Типы регионов России с различным значением транспорта**

Тип	Характеристика типа	Число субъектов РФ	«Типичный» представитель
нетранспортной специализации (I тип)	Субъекты РФ со значениями всех 4 коэффициентов ниже 1 (среднее значение в интервале 0,55 – 0,8). Как правило, это небольшие внутриконтинентальные регионы, на территории которых отсутствуют крупные транспортные узлы. Транспорт играет вспомогательную роль, обеспечивая, функционирование других отраслей региона.	29	Ивановская, Белгородская область, Республика Ингушетия, Алтайский край
потенциальной транспортной специализации (II тип)	Средние значения трех показателей ниже 1, а одного (коэффициент трудовой локализации) несколько выше 1 (1,07). Это тип, в котором транспорт, начав развиваться как отрасль вспомогательного назначения, постепенно трансформируется в отрасль специализации региона, чему способствует формирование в регионе крупных транспортных узлов или предприятий, ориентирующихся на рынки за пределами региона.	22	Республика Карелия, Красноярский край, Смоленская, Калининградская, Саратовская, Кемеровская область
умеренной транспортной специализации (III тип)	Средние значения трех коэффициентов 1-1,2 и близким к 1 (0,97) коэффициентом эффективности душевого производства. Транспорт относится к отрасли региональной специализации и играет стратегически важную роль для государства в целом. К данному типу относятся регионы, где транспорт является важной, но не единственной отраслью специализации региона.	18	Краснодарский край, Московская, Ленинградская, Самарская, Ульяновская область
высокой транспортной специализации (IV тип)	Высокие значения всех четырех коэффициентов (средние значения расположены в интервале 1,3-1,7). Все субъекты данного типа расположены в восточной части страны, а их региональная специализация имеет транспортную направленность. Это регионы, где имеются крупные транспортные узлы и по территории которых проходят важнейшие государственные транспортные линии, но в их экономике ограничен спектр активно развивающихся отраслей.	6	Республика Бурятия Забайкальский, Приморский, Хабаровский край; Иркутская, Амурская области
сырьевой специализации (V тип)	Транспорт играет важную специфическую роль, обеспечивая занятость высокой части трудовых ресурсов региона (о чем говорят высокие показатели коэффициентов трудовой локализации и эффективности душевого производства, расположенные в интервале 1,3-1,35), но не относящихся к отраслям экономической специализации региона.	5	Республика Саха (Якутия) Тюменская, Магаданская, Сахалинская область, Ханты-Мансийский АО
со вспомогательной ролью транспорта (VI тип)	Тип близок к предыдущему, но здесь контрастен разрыв между невысокой экономической ролью транспорта и его значением в создании рабочих мест для населения (экономические коэффициенты 0,6-0,8, социальные - 1,3 – 2,0).	3	Г. Москва Ямало-Ненецкий, Ненецкий АО

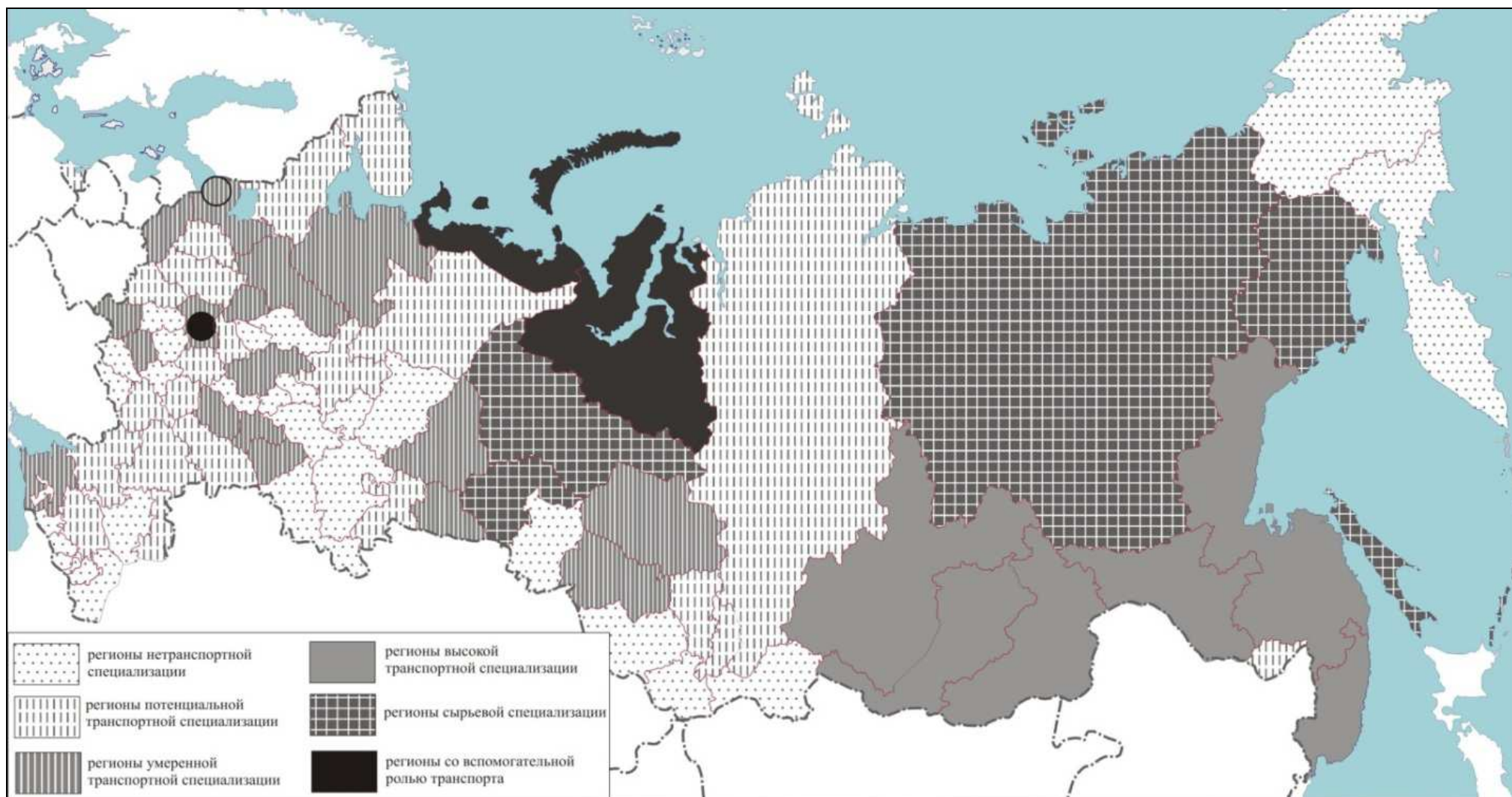


Рис. 2. Дифференциация регионов России с учетом роли транспорта

4. Калининградская область по своим географическим и геополитическим особенностям перспективна для формирования эффективно функционирующего 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 – как члены информационно-аналитического регионального объединения. Ядром кластера, регулирующим деятельность транспортной системы должен стать координационный совет, состоящий из представителей областного Правительства и федеральных органов власти. На основе кластерных инициатив должна сформироваться пространственная структура, узлами которой будут выступать локализованные интермодальные транспортно-логистические центры различной функциональной направленности, соединенных между собой качественными транспортными коридорами (линиями).

Потенциально в Калининградской области могут сформироваться 10 локализованных транспортно-логистических центров различной функциональной направленности (рис. 3), в основе которых интермодальное взаимодействие различных видов транспорта.

**Балтийский портовый транспортно-логистический центр** может быть сформирован на основе Балтийского и Светловского грузовых районов морского порта Калининград, будет специализироваться на грузоперевозках. Центральный элемент данного центра - интермодальное взаимодействие морского и железнодорожного видов транспорта. Для развития центра требуется дальнейшее формирование паромно-железнодорожного комплекса в районе г. Балтийска, а также наращивание объемов грузоперевозок Светловским грузовым районом (ведущий элемент «Содружество Соя»). Вспомогательным элементом центра потенциально может стать и пассажирское паромное сообщение, в случае реализации проекта паромного сообщения между Калининградской областью и шведской провинцией Блекинге.

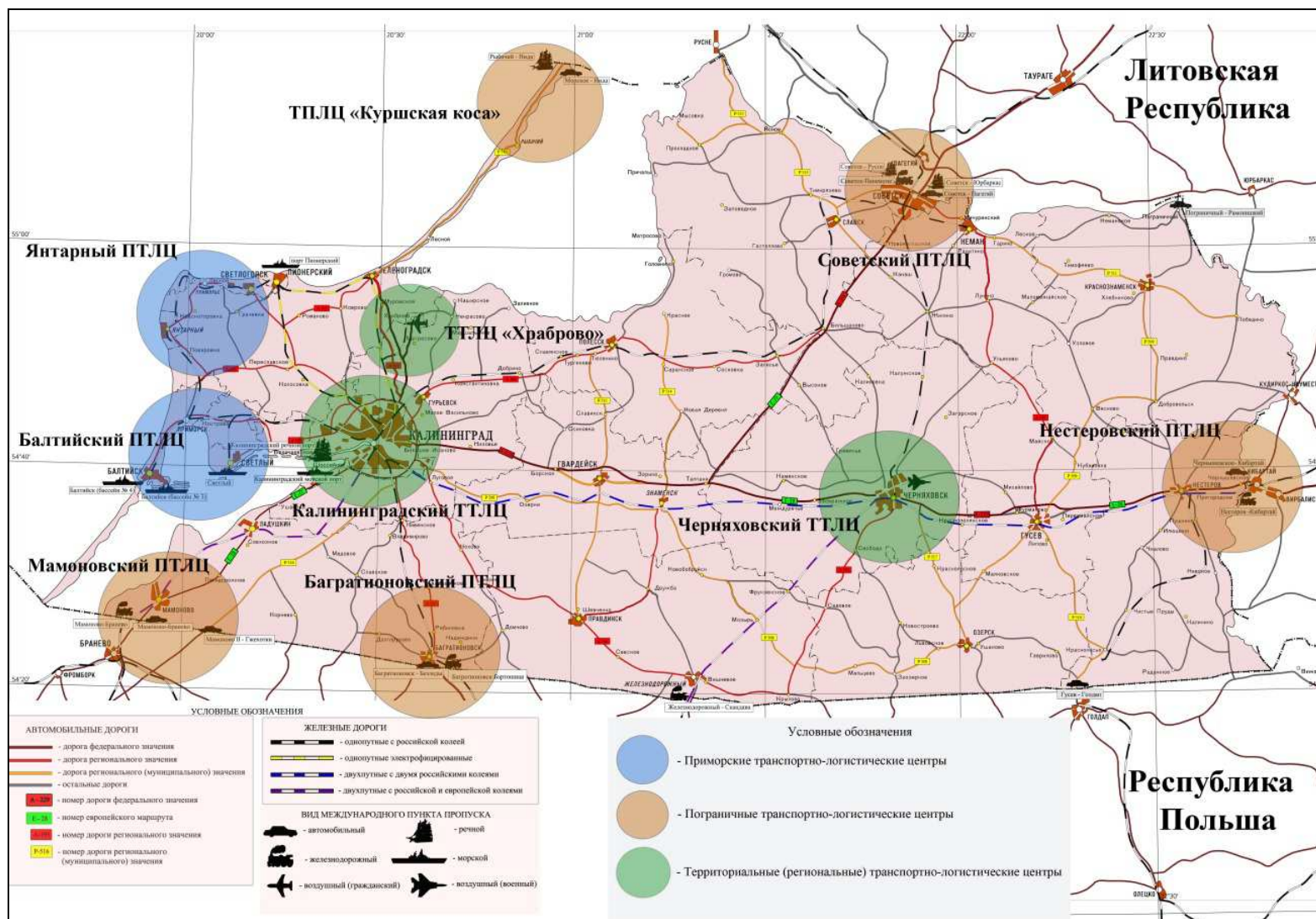


Рис. 3. Потенциальные локализованные транспортно-логистические центры транспортного кластера Калининградской области



**Янтарный портовый транспортно-логистический центр** может быть создан в районе пос. Янтарный, при условии реализации проекта строительства нового глубоководного морского порта с потенциальным годовым объемом в 35 млн. тонн. В этом случае будет создан центр, в основе которого - интермодальное взаимодействие морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Важный элемент - пассажирское сообщение, которое станет возможным после строительства круизного порта - в районе г. Пионерский (по одному из вариантов) или в составе глубоководного порта в пос. Янтарном.

**Мамоновский пограничный транспортно-логистический центр** наиболее близок к практической реализации, благодаря активному развитию сегмента автомобильных грузоперевозок. Активизация центра стала возможной благодаря вводу в эксплуатацию в 2010 г. нового автомобильного пункта пропуска Мамоново II – Гжехотки. Потенциал развития центра связан с активизацией железнодорожного сообщения через существующий пункт пропуска Мамоново – Бранево, что позволит обеспечить интермодальное взаимодействие автомобильного и железнодорожного транспорта.

**Багратионовский пограничный транспортно-логистический центр.** Он может быть сформирован в районе существующих пунктов пропуска Багратионовск - Безледы (автомобильный) и Багратионовск – Бартошице (железнодорожный) как центр комбинированного грузопассажирского назначения в качестве дополняющего Мамоновский транспортно-логистический центр. Создание центра актуально в случае активизации грузо- и пассажироперевозок в районе российско-польской границы (в том числе и за счет работы нового глубоководного порта).

**Нестеровский пограничный транспортно-логистический центр** может быть сформирован на базе транспортного узла, в который входит автомобильный пункт пропуска Чернышевское – Кибартай. Ведущий вид транспорта железнодорожный, обеспечивающий грузо- и пассажирское сообщение между Калининградской областью и основной территорией РФ. Центр удален от крупных населенных пунктов, что значительно замедляет его развитие по принципу транспортного кластера.

**Советский пограничный транспортно-логистический центр** может быть сформирован как один из наиболее вариативных интермодальных

центров в основе которого автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт. Формирование центра возможно при условии создания соответствующей инфраструктуры (нового автомобильного и железнодорожного пункта пропуска в обход центра г. Советска, а также существующих на бумаге речных пунктов пропуска) и усиления российско-литовских экономических отношений.

**Пограничный транспортно-логистический центр «Куршская коса».** Достаточно уникальный для региона центр, основной задачей которого может стать обеспечение туристического пассажиропотока. Центр может обеспечивать интермодальное кластерное взаимодействие автомобильного и внутреннего водного транспорта, для чего уже формируется соответствующая инфраструктура. К существующему автомобильному пункту пропуска в 2013 г. добавился речной пункт пропуска Рыбачий – Нида, работающий в режиме сезонного пункта. Дальнейшее формирование центра зависит от активизации внутреннего водного транспорта в регионе, и практического запуска в Калининградской области европейского водного маршрута E70.

**Черняховский территориальный транспортно-логистический центр.** Функционирующий Черняховский транспортный узел находится в начале реформирования в транспортно-логистический центр. Его потенциал полностью зависит от возможности формирования здесь крупного железнодорожного логистического терминала, который позволил бы перераспределить существующие грузопотоки на железнодорожном транспорте, уменьшив нагрузку на Калининградский транспортный узел, обеспечив более рациональное перемещение грузов по всей области. Развитие центра также будет зависеть от активизации железнодорожного движения по направлению Железнодорожный – Скандава.

**Территориальный транспортно-логистический центр «Храброво».** Потенциал центра связан с единственным гражданским аэропортом региона – «Храброво» и подготовкой региона к проведению Чемпионата мира по футболу в 2018 г. Планируется модернизировать существующий аэровокзальный комплекс, в том числе и взлетно-посадочную полосу, что позволит принимать воздушные суда трансконтинентального типа. Формированию транспортно-логистического центра будет способствовать, и реа-

лизация проекта прямого скоростного железнодорожного сообщения между Калининградом и аэропортом «Храброво». Пассажирские транспортировки и грузоперевозки будут определять важную роль данного центра.

**Калининградский территориальный транспортно-логистический центр.** В отличие от перечисленных выше транспортных узлов, стратегическая задача которых – привлечение новых грузов и пассажиров, для Калининградского транспортного узла, задача ровно противоположная и связана с необходимостью разгрузки существующего транспортного узла. Сегодня Калининградский транспортный узел по сути единственный в регионе, через который проходит перераспределение всего грузо- и пассажиропотока, в результате чего он работает с повышенными нагрузками. Для создания 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 целого ряда инфраструктурных проектов, среди которых:

- создание нового глубоководного морского порта, с «переносом» части портовых мощностей из староосвоенного центра Калининграда на новые площади;

- реконструкция окружной автомобильной дороги в обход Калининграда, со строительством западного обхода, предусматривающего строительство автомобильного моста через р. Преголю.

## ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

**1.** Транспортный кластер – 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.

**2.** Транспортный кластер, как и транспортный комплекс, являются пространственной формой организации транспортной системы. Кластер приспособлен к меняющимся условиям конкурирующего рынка. Все субъекты хозяйственной деятельности кластера взаимодействуют между собой, повышая конкурентоспособность транспортного кластера в целом. Задача го-

сударства в процессе создания кластера - формирование в конкретном локализованном пространстве (регионе) условий, благоприятных для формирования и функционирования кластера.

**3.** Анализ уровня развития транспорта в регионах России, позволил выделить приморские регионы наиболее благоприятные по совокупности внешних и внутренних факторов для формирования в границах региона транспортного кластера. В их число входит Ленинградская область вместе с г. Санкт- Петербург, Калининградская область, Краснодарский край, Ростовская область, Мурманская область, Архангельская область, Сахалинская область и Приморский край.

**4.** Для реализации и эффективного функционирования в Калининградской области транспортного кластера необходимо не только кооперационное, но и информационное взаимодействие между потенциальными участниками кластера. Ядром кластера должен стать координационный совет, состоящий из представителей региональной администрации и федеральных органов власти. Для развития транспортной системы на основе кластерных инициатив должна сформироваться пространственная структура, узлами которой будут выступать локализованные интермодальные транспортно-логистические центры различной функциональной направленности, соединенные между собой транспортными коридорами.

### **Список публикаций по теме диссертации**

*Статьи в ведущих научных журналах, входящих в перечень изданий, рекомендованных ВАК:*

**1. Орлов С.В.,** Орлова К.А. Экономические и правовые основы создания кластеров в России // Вестник Калининградского юридического института МВД России. - Калининград: Калининградский ЮИ МВД России, 2010. №3(21). С.76-80 (0,4 п.л.).

**2. Орлов С.В.,** Корнеевец В.С. Транспортный кластер как вариант развития транспортного комплекса // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта: Естественные науки. – Калининград: Изд-во БФУ им. И.Канта, 2012. Вып.1. С.144-149 (0,53 п.л.).

**3. Орлов С.В.** Транспортный кластер как форма территориальной организации транспортного комплекса // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – Иркутск: Иркутский государственный университет путей сообщения, 2013. № 2 (38). С.242-246 (0,57 п.л.).

4. Гуменюк И.С., **Орлов С.В.** Калининградская область как территория потенциального формирования транспортного кластера приморского региона // Балтийский регион, 2014. Выпуск №3 (21). С.121-131 (0,6 п.л.).

*Публикации в других изданиях:*

5. **Орлов С.В.** Тенденции развития грузоперевозок в России // Вестник Института Балтийского региона РГУ им.И.Канта: Исследования Балтийского региона. – Калининград: Изд-во РГУ им.И.Канта, 2009. – №4. – С.11-17 (0,4 п.л.).

6. Абжилеева Т.А., **Орлов С.В.** Железнодорожные и морские грузоперевозки: проблемы и пути обеспечения экологической безопасности в Калининградской области // Балтийское эколого-правовое сотрудничество: реалии и перспективы развития: Сб. материалов междунар. науч.-практ. конф. – Калининград: Калининградский юридический институт МВД России, 2010. С.5-12 (0,5 п.л.).

7. **Орлов С.В.** Использование морского транспорта в туристических перевозках // Туристско-рекреационный потенциал и особенности развития туризма: Материалы междунар. науч.-практ. конф. / под ред. В.С. Корнеева. – Калининград: Изд-во РГУ им.И.Канта, 2010. Вып.4. С.29-35 (0,43 п.л.).

8. **Орлов С.В.**, Орлова К.А. Проблемы правового регулирования перевозок грузов железнодорожным транспортом в Российской Федерации // Проблемы модернизации правовой системы современного российского общества: Сб. докладов Междунар. науч. конф. – Красноярск: Изд-во Юридического института Сибирского федерального университета, 2011. Т.1. С.313-318 (0,5 п.л.).

9. **Орлов С.В.** Возможности создания транспортного кластера на территории Калининградской области // Конкурентоспособность компаний и территорий. Новые грани. Международный диалог: Материалы конференции. – Астрахань: Изд-во «Астраханский университет», 2011. С.34-40 (0,4 п.л.).

Орлов Сергей Васильевич

**ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ  
ТРАНСПОРТА ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА**

**Автореферат**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата географических наук

Подписано в печать 14.10.2014.

Формат 60×90 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Усл. печ. л. 1,3

Тираж 100 экз. Заказ 185

Отпечатано в типографии

Издательства Балтийского федерального университета им. И. Канта  
236022, г. Калининград, ул. Гайдара, 6