

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«БАЛТИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ ИММАНУИЛА КАНТА»

На правах рукописи

Орлов Сергей Васильевич

**ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТА ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА**

Специальность 25.00.24 – экономическая,
социальная, политическая и рекреационная география

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени
кандидата географических наук

Научный руководитель:
доктор географических наук,
профессор В.С. Корнеев

Калининград – 2014

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. КЛАСТЕР И КОМПЛЕКС КАК ФОРМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТА	12
1.1. Кластер как форма территориальной организации рыночной экономики	12
1.2. Соотношение понятий «комплекс» и «кластер»	35
1.3. Транспортные комплексы и кластеры	41
ГЛАВА 2. ТРАНСПОРТ В ПРИМОРСКИХ РЕГИОНАХ РОССИИ.....	50
2.1. Характеристика приморских регионов России	50
2.2. Типология регионов России по роли транспорта.....	57
2.3 Оценка уровня развития транспортных систем в приморских регионах России	66
ГЛАВА 3 ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ КЛАСТЕРОМ ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА НА ПРИМЕРЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	81
3.1. Анализ преимуществ кластерной политики и оценка роли транспортного кластера в социально-экономическом развитии приморских регионов.	81
3.2. Характеристика современной транспортной системы Калининградской области.....	93
3.3. Концептуальные основы организации и управления транспортным кластером в Калининградской области	114
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	133
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	141
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	157
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	159

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Современные процессы глобализации и интеграции общемирового экономического пространства приводят к осознанию необходимости повышения конкурентоспособности территорий. Эффективность национальной экономики, экономический рост, устойчивость развития территориальных комплексов и внешнеэкономической деятельности неразрывно связаны с уровнем развития транспортной отрасли. Степень развития транспорта, с одной стороны, отражает уровень национальной экономики и ее конкурентоспособность, с другой – позволяет судить о качестве формируемых долговременных стратегических связей между всеми экономическими субъектами независимо от форм собственности и отраслевой принадлежности. Эффективность транспортной отрасли напрямую зависит не только от количественных параметров (число средств подвижного состава, протяженность транспортных путей и пр.), но и от структуры пространственной организации отрасли, являющейся предметом исследования экономической географии и смежных с ней отраслей наук.

В силу естественных географических факторов российский транспорт относится к числу системообразующих отраслей экономики, обеспечивающих территориальную целостность государства и единство экономического пространства страны. Расширение внутренней и международной торговли и стоящая на повестке дня интеграция России в глобальный мировой рынок, переориентация за последние четверть века значительной части товарных потоков на экспорт формируют мощный макроэкономический спрос на развитие транспортной инфраструктуры как важнейшего базового фактора устойчивого и динамичного роста российской экономики, усиления ее позиций на внутренней и международной арене.

Однако в настоящее время Российская Федерация отстает от постиндустриальных мировых держав в развитии транспортной отрасли [149, 152, 135, 133]. Учитывая современное нестабильное положение макроэкономических

условий, целесообразно стимулировать и поддерживать те отрасли экономики, которые в короткие сроки могут быть максимально эффективными. К таким отраслям, безусловно, относится транспортная система.

Рациональная территориальная организация транспорта имеет большое значение в повышении его конкурентоспособности. В советское время в этом отношении большую роль играло формирование территориальных производственных комплексов с важной системообразующей ролью транспорта в этом процессе. Теории экономического комплексобразования и районирования объясняли, что комплексы и формирующиеся вокруг них экономические районы являются основой территориальной организации экономики [5, 6, 10, 36, 43, 48, 49, 68, 80, 89, 90, 111].

В рыночных условиях территориальная организация экономики отличается от той, которая была характерна для периода социализма. Опыт развитых стран показывает, к числу наиболее эффективных механизмов повышения региональной конкурентоспособности относится кластеризация социально-экономического пространства регионов. В последние несколько лет в политике экономического развития России наблюдается повышенный интерес к концепции кластеров и кластерному подходу. Согласно Программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу, «одним из путей мобилизации ресурсов в регионах для динамичного экономического роста, повышения конкурентоспособности и диверсификации региональной экономики определено развитие производственных кластеров» [54]. Кластер как одна из пространственных форм территориальной организации экономики изучается экономической географией, а вопросы формирования кластера в конкретном пространстве (регионе) изучаются региональной экономикой.

Для России, обладающей незадействованным потенциалом оказания транспортных услуг, наибольший интерес представляют создание региональных транспортных кластеров. Они играют ключевую роль в обеспечении конкурентоспособности экономики, создании благоприятных условий ведения

бизнеса, оптимизации процесса перевозок в приморских регионах страны. Преимущества кластерных технологий еще достаточно слабо воспринимаются в экономическом сообществе России, а в законодательной базе даже отсутствует закрепленное понятие «кластер». В связи с этим научные исследования по данной проблематике носят весьма актуальный характер.

В российской экономгеографии и в региональной экономике отсутствуют исследования кластеров как одной из форм территориальной организации транспортных комплексов, в частности в приморских регионах. Отсутствуют и серьезные проработки различий комплексов и кластеров как форм территориальной организации экономики, в том числе транспорт. Для более глубокого понимания взаимодействия разных видов транспорта приморского региона необходимы аналитические исследования возможных путей развития транспортного комплекса.

Объект исследования - транспортная система приморского региона.

Предмет исследования - выявление возможностей организации и функционирования транспортной системы приморского региона в формате транспортного кластера на примере Калининградской области.

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

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

1. Проанализировано соотношение и 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 зарубежных 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 (Румянцева М. и Третьяк О.А.), а также комплексное исследование межфирменных сетей как современной формы функционирования рынка (Шерешева М.Ю.) 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. Обоснована 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. Именно в этих регионах целесообразно создавать условия для активного формирования транспортных кластеров, что позволит активно реализовать имеющийся потенциал, а также обеспечить комплексное социально-экономическое развитие регионов в целом.

4. Калининградская область по своим географическим и геополитическим особенностям относится к числу наиболее подходящих субъектов Российской Федерации для реализации эффективно функционирующего транспортного кластера. 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 - как члены информационно-аналитического регионального объединения. Ядром кластера должен стать координационный совет, состоящий из представителей Правительства Калининградской области и федеральных органов власти. Для развития транспортного комплекса Калининградской области на основе кластерных инициатив должна сформироваться пространственная структура, узлами которой будут 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).

Теоретическая и практическая значимость. Результаты исследования могут быть полезны при дальнейшем изучении вопросов организации и управления кластерами в России, а также могут использоваться при проведении лекционных и практических занятий со студентами факультетов: экономики,

географии и геоэкологии, сервиса и других, при подготовке учебных и методических пособий.

Практическая значимость результатов исследования состоит в возможности их использования в процессе организации и управления транспортными кластерами в приморских регионах, а также может быть полезна студентам, аспирантам, ученым научно-исследовательских организаций, предпринимателям, представителям промышленности, государственным организациям.

Достоверность и обоснованность результатов обеспечена использованием статистических данных размещенных в открытом доступе (Федеральная служба государственной статистики, Территориальный орган государственной статистики по Калининградской области), а также использованием лицензионного программного обеспечения для проведения расчетов и создания картографического материала (IBM SPSS Statistics 20 и Adobe Photoshop CS3).

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

Публикация и апробация результатов исследования. Основные положения и выводы исследования нашли отражение в девяти публикациях по теме диссертации общим 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 исследования докладывались и обсуждались на международном круглом столе «Кластерные инициативы – успех развития бизнеса и территорий» (г. Астрахань, 2011), на международных научно-практических конференциях, проводимых в Калининградском юридическом институте МВД России (г. Калининград, 2009), в Российском государственном университете им. Иммануила

Канта (г. Калининград, 2010), в Сибирском федеральном университете (г. Красноярск, 2010), на заседаниях комитета по транспорту и таможенной политике Калининградской торгово-промышленной палаты (г. Калининград, 2012-2013), на заседаниях регионального координационного совета по вопросам повышения эффективности грузовых перевозок (г. Калининград, 2011-2013).

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 зарубежных.

ГЛАВА 1. КЛАСТЕР И КОМПЛЕКС КАК ФОРМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТА

1.1. Кластер как форма территориальной организации рыночной экономики

Идеи о преимуществе сетевой организации промышленного производства возникли достаточно давно. Наука об отраслевых кластерах проистекает из работ известного экономиста, основателя неоклассической экономической школы Альфреда Маршалла о существовании «локализованных отраслей», которые «часто могут быть устойчивыми благодаря концентрации множества схожих малых бизнесов в определенном месте» [138]. Эти идеи были предложены в его книги «Принципы Экономики» [137], вышедшей в конце XIX века, посвященной исследованию промышленных районов Великобритании. Хотя А. Маршалл и не вводил специальных терминов для «локализованного производства» или «промышленных зон», очевидно, что в нем фактически описывается кластер с достаточно глубоким межфирменным разделением труда. Уже тогда А. Маршалл обратил внимание на тот факт, что группы фирм в определенной отрасли, расположенные рядом друг с другом, будут более эффективными, производительными, чем, если бы они находились на отдаленном расстоянии. Особую экономическую устойчивость промышленных районов малых предприятий он объяснил через механизм внешних экономий, которые фирмы могут получать от своего размещения в районе, выделив три основных типа:

1. расширенные возможности закупок промежуточных изделий, а также производственных услуг от множества специализированных поставщиков;
2. широкий спектр специализированной рабочей силы;
3. «индустриальная атмосфера», новые технологические идеи, которые « витают в воздухе » и растекаются по промышленному району, то есть быстрое распространение новых идей и технологий в отрасли.

Исходя из концепции А. Маршалла, кластер предприятий можно обозначить как их отраслевую или географическую концентрацию, «которая позволяет достигнуть эффекта «внешней экономии» за счет взаимодействия с

поставщиками сырья и материалов, оборудования, создания группы узкоспециализированных работников» [97,99].

Также среди ученых, занимавшихся еще в начале XX века теорией экономического развития, исследованиями инноваций и кластеров, следует выделить австрийского экономиста Йозефа Шумпетера. В 1912 году в книге «Теория экономического развития» им было впервые введено понятие «инновация», под которой он понимал новые комбинации и изменения в развитии. Однако, в научный оборот этот термин попал только в 30-х годах XX века. В указанной работе выделяется 5 видов инноваций:

1. внедрение нового вида продукции (потребительская новизна), либо внедрение продукта, неизвестного потребителям, либо принципиально нового продукта, у которого не было аналогов прежде;
2. внедрение нового метода производства;
3. открытие нового рынка, на котором данная отрасль хозяйства прежде не была представлена;
4. открытие нового источника сырья;
5. внедрение новой организационной структуры в какой-либо отрасли хозяйства [113].

Шумпетер рассматривал инновацию как средство преодоления социально-экономических кризисов. С помощью нововведений предприятия могут использовать новые конкурентные приемы, отличающиеся от прежних ценовых форм конкуренции. Также Й. Шумпетер ввёл понятие «кластера инноваций», то есть совокупности базисных инноваций, которые реализуются в единый момент времени.

Идеи А. Маршала позже были развиты в рамках различных экономических направлений региональной науки, сформированных в середине XX века. К числу таковых следует отнести:

- исследования регионалистов экономий от урбанизации и от локализации;
- учения Джейн Джекобс, посвященные роли процесса урбанизации в экономическом развитии территорий;

- социальная и институциональная школы экономической мысли в развитии концепции кластеров;

- научные идеи географов, экономистов, урбанистов, регионалистов, политологов и других специалистов, занимающихся городским и региональным планированием.

Для понимания эволюции научной мысли о кластере необходимо кратко охарактеризовать выделенные течения. Идеи А.Маршала о получении фирмами особой выгоды и преимуществ от близости совместного расположения поддержали и развили регионалисты. Они выделили два вида экономических внешних эффектов (экстерналий):

- экономию от локализации – преимущества и выгоды, возникающие вследствие расположения однородных фирм в ограниченном пространстве, особенно фирм из одной и той же отрасли;

- экономию от урбанизации – преимущества и выгоды, возникающие вследствие близкого расположения друг с другом разнородных фирм, особенно фирм из разных отраслей.

Регионалистов условно можно поделить на три группы: поддерживающих мнение, что экономии от урбанизации важнее экономии от локализации; напротив, считающих, что экономии от локализации являются более значительными и выгодными; и наконец, одинаково оценивающих оба типа экстерналий.

К первым относится, например, Б. Шиниц изучавший экономику метропольных территорий Нью-Йорка и Питтсбурга [117]. Экономии от урбанизации он связывал с крупными урбанизированными территориями, однако акцентировал внимание, что их размер не является единственным определяющим фактором. Большое значение имеет разнообразие отраслей. Он доказал, что недостаток разнообразия отраслей в г. Питтсбурге и его зависимость от крупных фирм сдерживал развитие предпринимательства и экономический рост в регионе.

Большую значимость экономий именно от урбанизации отстаивала и ведущий исследователь – урбанист Джейн Джекобс. В своей книге «Смерть и

жизнь больших американских городов» она утверждала, что города имеют решающую роль в экономическом развитии. Она дополнила исследования регионалистов, доказывая, что инновации, сгенерированные в городах, ведут к развитию экономики [128]. Д. Джекобс расширила понятие экономии от урбанизации, включив в него, помимо отраслевого многообразия, другие типы диверсификации. В настоящее время экономия от урбанизации иначе называется «экстерналии Джекобс» [118]. Экстерналии Джекобс - это тип внешних эффектов проявляющихся от разнообразия возможностей, которыми может воспользоваться фирма в большом городе. Они не имеют отраслевой специфики и, скорее всего, отвечают не за агломерацию отраслей, а за более мощный и широкий процесс урбанизации – концентрацию населения и экономических активностей в городах.

В научных кругах теорию Джекобс изначально восприняли отрицательно. Однако в 1988 г. экономист университета Чикаго и Нобелевский лауреат Роберт Лукас положительно оценил ее взгляды на роль городов в формировании социального капитала [134].

Вторая группа ученых, во главе с А.Маршаллом развивали идею экономии от локализации. Открытые Маршаллом три типа внешних эффектов (экстерналий) в ходе дальнейших исследований были положены в основу теории так называемых MAR (Marshall-Arrow-Romer) экстерналий [60]. В науке под «экстерналиями или внешними факторами Маршалла – Эрроу – Ромера» понимаются внешние эффекты, появляющиеся вследствие территориальной концентрации предприятий одной и той же отрасли.

К третьей группе ученых, признающих в равной степени как экономию от локализации, так и экономию от урбанизации, относятся Э. Гувер и Ф. Гиарратани. В своей книге «Размещение экономической активности» [127] они описывают экономические экстерналии, возникающие вследствие географической агломерации. Э. Гувер считал, что концентрация экономического пространства важна для устойчивого успеха каждой фирмы.

Кроме того, существенный вклад в исследования экономий от урбанизации и от локализации внесли такие ученые, как В. Хендерсон [126], Е. Глейзер [122],

Дж. Кортрайт [118] и их коллеги. Несмотря на многочисленные научные труды и дискуссии ученых регионалистов, они так и не пришли к единому мнению, относительно вопроса, что оказывает большее влияние на экономический рост – отраслевая специализация или отраслевое многообразие.

Многие географы, специалисты по территориальному планированию, социологи и политологи, так же, как и некоторые экономисты, при исследовании закономерностей размещения фирм использовали институциональный и социальный подход. Школа социальной и институциональной мысли исследует кластеры путем анализа организации производства внутри и между фирмами.

В рамках данного направления свойства экономики, включая размещение фирм, определяют то, каким образом организовано производство, какие виды технологий использует фирма, какова структура производства внутри и между фирмами, взаимоотношения между работниками и работодателями. В первой половине XX в. организация производства основывалась на том, что крупные фирмы могли пользоваться экономией от масштаба в производстве, стандартизируя продукты и процесс производства, разделяя производственные задачи и используя маркетинг для снижения издержек и доминирования на рынках. Масштаб экономической деятельности увеличивался до глобального уровня. Такой способ организации производства создал впечатление, что крупные фирмы будут монопольно доминировать во всей экономике.

Однако, ученые, исследовавшие промышленные районы Италии, пришли к обратному выводу. На высокоспециализированных рынках процветали группы небольших компаний, локализованных на определенных территориях, занимающихся, например, изготовлением мебели, пошивом обуви, производством текстиля, ремесленных товаров. Подобные мелкие фирмы с высококвалифицированными работниками имели высокие конкурентные позиции на мировых рынках, так как отличались большей гибкостью, чем крупные компании. Мелкие фирмы легче приспосабливались к изменениям в технологиях производства, компьютеризации, быстрее реагировали на изменение рыночного

спроса и могли удовлетворять быстро растущий интерес потребителей к разнообразию и качеству товаров.

Американские ученые Майкл Пайор и Чарльз Сэйбел в процессе своих исследований итальянских промышленных районов [140] обнаружили, что в них не доминирует одна крупная фирма. Они выяснили, что группы небольших индивидуализирующих свое производство фирм преуспевали на международных рынках благодаря производству специализированных, высококачественных и ограниченных по количеству товаров различных отраслей. Такие группы компаний имели особую культуру, могли совместно изучать спрос рынка, развивать технологии, осуществлять групповые закупки, тем самым компенсировать преимущества экономии от масштаба. По мнению М. Пайора и Ч. Сэйбела данная модель малых фирм представляла собой серьезную альтернативу крупномасштабному капитализму и могла бы стать двигателем экономического роста. Данную теорию в полной мере можно считать предшественником кластерной концепции.

Начиная с 80-х годов в теоретических и эмпирических исследованиях экономистов, географов и специалистов по пространственному планированию появились работы по изучению закономерностей построения промышленных районов и кластеров, а также их роли в развитии экономики города. Импульсом для этих работ стали исследования в рамках новой экономической географии, под эгидой которой был создан набор простых моделей несовершенной конкуренции; новой теории торговли, использовавшей этот набор для построения моделей межрегиональной и международной торговли в условиях возрастающей отдачи, а также новой теории роста, признающей первостепенную роль человеческого капитала, особенно знаний работников как эндогенного фактора роста экономики в условиях несовершенной конкуренции. Эти модели соединили в себе частично мысли неоклассической школы и теории кумулятивного роста, дополнив их некоторыми идеями институциональной школы.

В конце 1980-х гг. положительные результаты развития небольших компаний в Италии заинтересовали не только ученых, но и практиков

международного уровня, которые, в свою очередь, занялись внедрением положительного опыта поддержки локальных промышленных кластеров в различных районах Европы. В частности, Дания осуществила трехлетнюю инициативу по организации «сетей» малых производственных фирм на общую сумму 25 млн долларов США [76].

Специалист по развитию промышленных районов Джакомо Бекаттини провел множество исследований природы промышленных агломераций. В 1977 г. им впервые был введен термин «промышленный район», определяемый как «локальная система с активным соразмещением людей и первичной отрасли, состоящей из небольших независимых фирм, специализирующихся на различных этапах единого производственного процесса» [115]. Дж. Бекаттини отмечает, что «Маршаллианские промышленные районы» представляют собой естественно или исторически ограниченные территории, характеризующиеся присутствием и взаимопроникновением сообщества людей, и производственным аппаратом [114].

Бекаттини также проводит сравнение понятий «промышленный округ» и «кластер». Ключевым моментом для развития промышленных районов является воспроизводство социальной согласованности в регионе, в то время как конкурентная среда воспринимается ими как данность. Кластерный подход, в свою очередь, концентрируется именно на воспроизводстве конкуренции между компаниями (принимая как фактор среды согласованные социокультурные отношения на локальной территории) [116].

Однако основоположником кластерной теории во всем мире признан профессор кафедры делового администрирования Гарвардской бизнес - школы Майкл Портер, специалист в области изучения экономической конкурентоспособности. М. Портер при изучении такого феномена как кластер, исследовал деятельность более, чем 100 наиболее конкурентоспособных групп крупных, средних и малых предприятий, расположенных в разных странах мира.

В своей работе «Конкуренция» М. Портер обозначил кластеры как «сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков услуг, фирм в соответствующих

отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, агентств по стандартизации, торговых объединений) в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем ведущих совместную работу» [142]. При этом географические масштабы кластера могут варьироваться от одного региона или города до страны или даже ряда стран.

По мнению М. Портера, кластер представляет собой особую форму сети взаимосвязанных предприятий, и чем глубже развитие этих связей, тем выше степень развития самого кластера. В кластере могут присутствовать предприятия различных отраслей, технологически связанных между собой, это могут быть как компании готового продукта, так и производители сопутствующих продуктов; могут быть поставщики специализированных факторов производства, компонентов, машин, а также сервисных услуг или финансовые институты и т.д.

М. Портер выделяет интересную особенность промышленно-инновационных кластеров, свойственную только им – это одновременное сочетание кооперации и конкуренции. То есть фирмы в чем-то сотрудничают друг с другом, например, при получении финансирования от государственных органов, и одновременно продолжают соперничать, например, на рынках товаров и факторов производства. Данный парадоксальный эффект сосуществования в рамках кластера получил особое название со-конкуренции (coopetition) [121].

М. Портер описывает кластеры как систему четырех показателей «конкурентного ромба» (рис. 1).

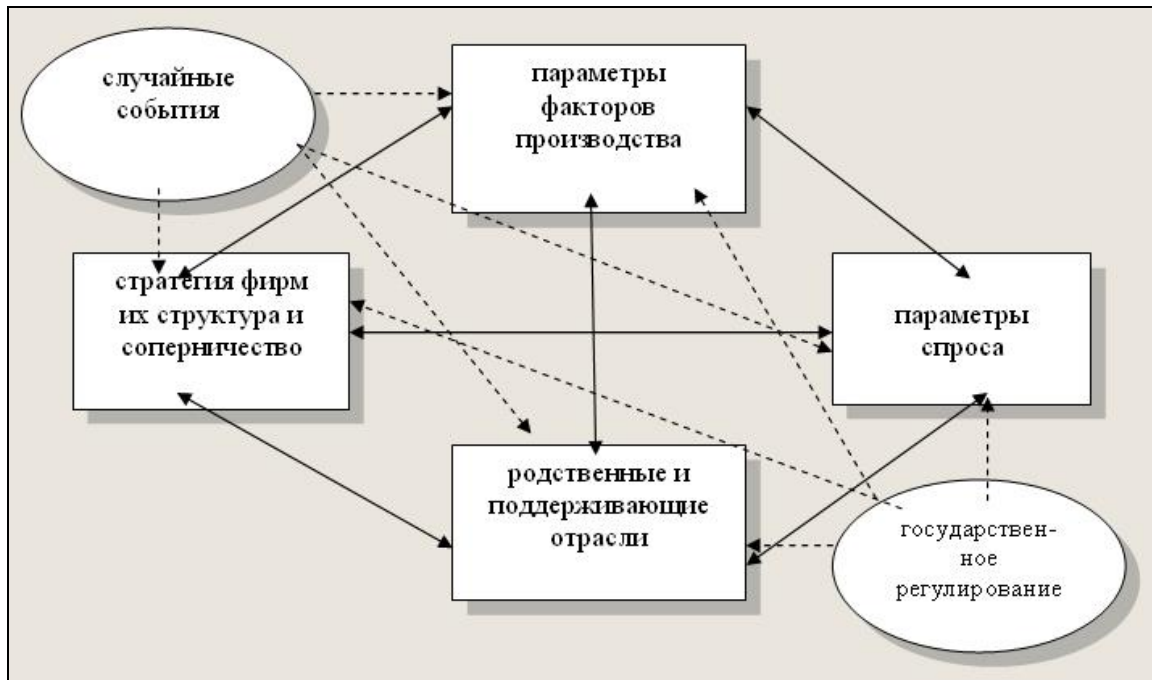


Рисунок 1 – Система детерминант национального конкурентного преимущества – «ромб конкурентного преимущества» М. Портера [67]

«Ромб конкурентного преимущества» состоит из следующей системы показателей: факторные условия, условия внутреннего спроса, родственные и поддерживающие отрасли, внутриотраслевая конкуренция, структура и стратегия фирм. Четыре элемента ромба играют самую существенную роль для понимания того, почему кластеры более конкурентоспособны, чем отдельные фирмы. Портер делает вывод о том, что «кластер – это проявление работы всех четырех факторов ромба. Близость, возникающая вследствие соразмещения компаний, потребителей, поставщиков и других институтов, постоянно стимулирует инновации» [67].

М. Портер выделяет несколько функций, которые выполняют кластеры в экономическом развитии любой страны:

- кластеры – критические двигатели в экономической структуре национальной и региональной экономики;
- кластеры могут определять фундаментальные задачи в национальных или региональных условиях ведения бизнеса⁴

- кластеры в большой мере соотносятся с природой конкуренции и микроэкономическими факторами, которые влияют на конкурентные преимущества;

- кластеры обеспечивают новый способ мышления в сфере экономики и усилий по развитию ее организации.

Так, кластер заставляет пересмотреть роли частного сектора, правительства, торговых ассоциаций, образовательных и исследовательских учреждений в экономическом развитии, а также определить общие возможности, а не только общие проблемы фирм и компаний всех форм собственности [107].

Одна из главных книг по теории кластера «Зеленая книга кластерных инициатив» написана К. Кетелсом, Г.Линдквистом и О. Солвеллом под руководством М. Портера. Теория и методика кластера изложена в ней простым и понятным языком, приведено много примеров и практических решений существующих проблем.

Согласно «Зеленой книге кластерных инициатив» всего в мире на 2003 год было выявлено более 500 различных кластерных инициатив. Авторы отмечают, что наиболее часто кластерные инициативы появляются в переходных развивающихся странах, при этом инициаторами выступают: правительства (32%), бизнес (27%) и совместно бизнес и государство (35%). Финансирование кластерных инициатив осуществляется государством (54%), бизнесом (18%), совместными усилиями бизнеса и государства (25%). Чаще всего кластерные инициативы выступают как «ускоритель» кластерных процессов, т.е. большинство усилий по развитию кластеров подразумевают поддержку существующих потенциальных кластеров [130].

Понятие кластер в экономическую и географическую науку пришло изначально из математики и означает группу объектов с близкими свойствами. С английского языка «cluster» - это скопление, группа, концентрация.

Несмотря на то, что термин «кластер» все чаще используется в литературе общественных и гуманитарных наук, его однозначная и строгая дефиниция так и

не выработана. В связи с этим возникает необходимость систематизировать накопленный опыт по изучению кластерной теории и уточнить его сущность.

Кластер является комплексным и очень емким понятием, в связи с этим различными учеными-исследователями определяется по-разному. Рассмотрим основные точки зрения зарубежных и отечественных ученых на понятие кластера.

В зарубежной литературе понятие кластера ввел в экономическую теорию М. Портер, обозначив его как: «группу географически соседствующих взаимосвязанных компаний (поставщики, производители и др.) и связанных с ними организаций (образовательные заведения, органы государственного управления, инфраструктурные компании), действующих в определенной сфере и взаимодополняющих друг друга» [141]. Он раскрыл феномен кластеров, выдвинув теорию национальной, государственной и местной конкурентоспособности в контексте мировой экономики, обосновав исторические и интеллектуальные предпосылки теории кластеров.

С. Розенфельд определяет кластер как «добровольное, географически ограниченное объединение схожих и связанных друг с другом фирм, способных совместно действовать» [144].

Х. Шмиц обозначил кластеры как «регионально ограниченные формы экономической активности внутри родственных секторов, обычно привязанные к тем или иным научным учреждениям и тесно взаимодействующие друг с другом для усиления коллективной конкурентоспособности» [147].

П. Свон и М. Превезер называют индустриальными кластерами «группы фирм одной отрасли, расположенные в пределах географической области» [148].

Дж. Цимми и Дж. Сеннетт определяют инновационный кластер как «большую группу компаний, занимающихся производством промышленных товаров и услуг, характеризующихся высоким уровнем взаимодействия, обычно в рамках цепочек поставок, и функционирующих в одинаковых рыночных условиях» [145].

Э. Хил и Дж. Бреннан считают, что индустриальный кластер - это «концентрация конкурентоспособных фирм или учреждений одной отрасли» [125].

Т. Роэландт и П. ден Хертаг характеризуют кластеры как «сети активно взаимодействующих компаний (включая специализированных поставщиков), связанных между собой отношениями в рамках цепочки создания стоимости» [143].

Л. Ван ден Берг, Э. Браун и В. ван Винден территориально локализуют кластер и определяют его следующим образом: «Кластер – это локализованные сети специализированных организаций, производственные процессы которых тесно связаны через обмен товарами, услугами и/или знаниями» [151].

Н. Трунова рассматривает кластер как «группу производственных предприятий (цепочку потребителей и поставщиков), выпускающих какую-либо продукцию, локализованную на определенной территории». При этом крайне важна ориентация на определенный тип товарной группы, а не на вид деятельности [100].

В. Кутыным кластер трактуется как «отрасли промышленности, определенные на высоком уровне агрегации (например, «металлургический кластер»), совокупности секторов на еще более высоком уровне агрегации (например, «агропромышленный кластер»), объединение регионов со схожим социально-экономическим положением» [42].

А. Андрианов и Л. Линцен отмечают следующее: «кластер – это, во-первых, принципиально новый элемент в структуре конкурентоспособности; во-вторых, это неформальное объединение предприятий; в-третьих, из всей совокупности взглядов можно выделить ряд общих характеристик кластера, среди которых - территориальная общность предприятий, их взаимосвязанность и специализированная направленность. Кластер – это территориально-отраслевое объединение предприятий, которые тесно сотрудничают с научным, финансовым учреждением и органами местной власти» [3].

По мнению С. Соколенко «кластер – это территориальное объединение взаимосвязанных предприятий и учреждений в пределах соответствующего промышленного региона, направляющих свою деятельность на производство товаров мирового уровня» [84].

С. Остапюк рассматривает кластер в области наноиндустрии и определяет его как «форму кооперации научных, конструкторских, технологических, производственных, инвестиционных и образовательных организаций независимо от их организационно-правовых форм, координируемой государством на межотраслевом уровне и основанной на интеграции и координации их целенаправленной деятельности, определяемой целью получения добавленной стоимости продукции наноиндустрии за счет преимущественного использования результатов интеллектуальной деятельности» [58].

В. Третьяк утверждает, что «кластер – это «сгустки» предприятий в рамках отдельных отраслей, которые, несмотря на малый территориальный размер, занимают лидирующую позицию по всему миру. Причем это не отдельные предприятия, а именно группы предприятий» [97].

Различных подходов к определению кластера в науке можно выделить большое количество. Однако анализ приведенных выше определений продемонстрировал что, несмотря на использование разных формулировок понятия «кластера», суть содержания этого явления по большей части остается неизменной. Кластер – явление многостороннее, в связи, с чем в существующих дефинициях ученые просто делают акценты на разные его признаки.

Э. Фезер отмечает, что «сложность кластерной концепции, так же, как и существенное разнообразие мер экономической политики, основанных на данной концепции, не позволяют говорить о единственно возможном определении для всех аналитических и практических нужд» [120].

В связи с этим кластер принято рассматривать не с позиции конкретных определений, а через призму комплекса описательных характеристик кластера, которые можно суммировать следующим образом:

- 1) географическая локализация предприятий и организаций входящих в кластер, обеспечивающая возможности для активного взаимодействия;
- 2) родство и (или) сходство используемых технологий;
- 3) общность сырьевой базы;
- 4) широкий набор участников, достаточный для возникновения позитивных эффектов кластерного взаимодействия и наличие эффективного взаимодействия между ними;
- 5) наличие связей, существующих между субъектами хозяйствования: кооперация (партнерство, конкуренция);
- 5) наличие инновационной составляющей;
- 6) наличие конкурентных преимуществ как у участников кластера, так и у территории базирования для развития кластера (выгодное географическое положение, доступ к сырью, наличие специализированных кадровых ресурсов, наличие поставщиков комплектующих и связанных услуг, наличие специализированных учебных заведений и исследовательских организаций, наличие необходимой инфраструктуры, накопленный объем привлеченных прямых инвестиций и другие факторы);
- 7) принадлежность к одной отрасли хозяйства.

Т.Р. Гареев сформулировал собственную концепцию типовой характеристики кластера «5К», выразив ее через пять ключевых характеристик кластера, начинающихся с буквы «К»: концентрация, конкуренция, кооперация, коммуникация и компетентность (concentration, competition, cooperation, communication, competence) [14].

Согласно авторской позиции, кластер – это географически локализованное, отраслевое объединение сотрудничающих и одновременно конкурирующих предприятий и связанных с ними организаций, обладающих общностью используемых технологий, сырьевой базы, инновационная деятельность которых направлена на усиление конкурентных преимуществ друг друга.

Несмотря на существующий в России повышенный интерес ученых и практиков к созданию и развитию отраслевых кластеров, в стране пока даже нет

законодательно закреплённого понятия «кластер». То есть определённое понимание кластерной политики, кластерных инициатив в РФ имеется, но нормативно-правовое регулирование этой сферы полностью отсутствует. В отсутствие закреплённого понятия «кластер», некоторые российские ученые [16] в качестве кластера чаще всего используют понятие объединённая производственная группа (ОПГ).

Еще в 2008 году Правительство РФ в Распоряжении «Об утверждении основных направлений деятельности Правительства РФ на период до 2012 года и перечня проектов по их реализации» определило необходимость создания «нормативно-правовой базы поддержки формирования территориальных кластеров на региональном уровне» [57].

В результате возникают противоречия между объективно существующей потребностью в переходе к инновационному социально ориентированному типу экономического развития страны и действующим правовым регулированием инновационной деятельности как на уровне Федерации, так и ее субъектов [26]. Прежде, чем переходить к практике ведения кластерной политики в России, необходимо создать законодательную основу, «фундамент» кластерной стратегии.

Для начала необходимо законодательно закрепить такие понятия как «кластер», «кластерная политика», «кластерная стратегия», «региональный кластер», «кластерная инициатива», «кластерная группа», «кластерная методология», «кластерный потенциал». Необходимо определиться на государственном уровне с методикой формирования кластеров, их последующем развитии, функционированием и взаимодействием. Кроме того, надо определить круг участников кластера, а также выявить пространственные границы кластера. А впоследствии необходимо издание специальных нормативных документов по конкретным проектам кластера.

При формировании соответствующей нормативно-правовой базы можно «позаимствовать» положительный опыт законодательного регулирования создания и последующего функционирования кластеров в развитых странах мира. Например, опыт Германии – мирового лидера в сфере налогового

законодательства, где от реализации инновационных проектов компании получают налоговые льготы, а при игнорировании этой возможности могут быть и оштрафованы.

Кластер – это особым образом организованное пространство, которое позволяет успешно развиваться крупным фирмам, малым предприятиям, поставщикам (оборудования, комплектующих, специализированных услуг), объектам инфраструктуры, научно-исследовательским центрам, образовательными и другим организациям. При этом важно, что в кластере достигается, прежде всего, синергетический эффект, поскольку участие конкурирующих предприятий становится взаимовыгодным. Цель функционирования кластера заключается в эффективной реализации ключевых компетенций территории присутствия и достижении синергетических эффектов от взаимосвязанного и взаимодополняющего функционирования. Структурное взаимодействие в системе хозяйственной интеграции приводит к усилению конкурентных преимуществ отдельных компаний и всего кластера в целом [9].

Свою деятельность кластер строит на принципах равноправия и паритетности всех участников, добровольности выбора форм сотрудничества, конструктивного диалога и взаимного информирования. Важнейшей отличительной чертой кластера является его инновационная ориентированность. Инновация – основа любого кластера. Под инновационной деятельностью понимается комплекс научных, технологических, организационных, финансовых и коммерческих мероприятий, направленный на коммерциализацию накопленных знаний, технологий и оборудования. Организационно-управленческие инновации связаны, в первую очередь, с процессами оптимальной организации производства, транспорта, сбыта и снабжения.

Кластерный подход позволяет минимизировать затраты на реструктуризацию производства, внедрение организационно-управленческих инноваций за счет внутренней специализации и стандартизации.

В принципе, кластеры могут процветать и сохранять свои лидирующие конкурентные преимущества на протяжении целых столетий. Однако, как

показывает мировая практика для достижения реальных конкурентных преимуществ кластерам зачастую требуются десятки и более лет.

Некоторые ученые [85] даже утверждают, что промышленные кластеры - это одна из самых совершенных форм кооперации существующая на сегодняшний день.

Кластеры – естественное проявление специализированных знаний, навыков, инфраструктуры и родственных отраслей промышленности, ведущее к увеличению производительности, выступающей ключевым фактором поддержания высокого уровня процветания определенной территории [130].

Зачастую кластеры - это неформальные объединения крупных лидирующих фирм с множеством средних и малых предприятий, создателей технологий, связующих рыночных институтов и потребителей, взаимодействующих друг с другом в рамках единой цепочки создания стоимости, сосредоточенных на ограниченной территории и осуществляющих совместную деятельность в процессе производства и поставки определенного типа продуктов и услуг. Результатом кластерной деятельности является создание новых (реже дополнительных) товаров и услуг или товаров и услуг с новыми качествами.

Под кластерной политикой принято понимать современные, целенаправленные, закреплённые документально действия представителей бизнеса, органов власти, образовательных и научно-исследовательских институтов, а также других элементов кластера по формированию благоприятных условий для развития кластеров и повышения эффективности деятельности всех их элементов[40].

Целью ведения кластерной политики в регионе является изменение психологии предпринимателей, понимания ими возможности открытого, честного и взаимовыгодного сотрудничества всех участников кластера ради общей экономической выгоды. Вследствие функционирования кластеров создаются следующие экономические выгоды:

- привлечение инвестиций, и как следствие, экономический подъем территории;

- повышение уровня производительности, что, как следствие, ведет к росту заработной платы;

- качественный и количественный рост уровня обмена информацией, развитие новых идей, создание мощных стимулов к нововведениям, при чем при более низких затратах на экспериментирование;

- ускорение темпов формирования новых предприятий и. как следствие, интенсивное развитие предпринимательства;

- возможность для повышения качества продукции и быстрого освоения новых рыночных ниш.

Роль крупного бизнеса в процессе образования кластеров заключается в привлечении малых и средних предприятий для налаживания производства на основе тесной кооперации и субконтрактационных связей при активном деловом и информационном взаимодействии. Это способствует развитию всех участников кластера и обеспечивает им конкурентные преимущества по сравнению с другими обособленными предприятиями, не имеющими столь крепких взаимосвязей.

Основными участниками различных кластеров являются:

- 1) предприятия (организации), специализирующиеся на профильных видах деятельности, поставщики товаров и услуг, предприятия, обслуживающие отрасли общего пользования, включая транспортную, энергетическую, инженерную, природоохранную и информационно-телекоммуникационную инфраструктуру;

- 2) организации рыночной инфраструктуры, включая консалтинговые, аудиторские, лизинговые и страховые услуги, торговля, логистика, операции с недвижимостью, ремонтно-сервисные предприятия и другие;

- 3) организации инновационной инфраструктуры и инфраструктуры поддержки малого и среднего предпринимательства: традиционные и коммерческие банки, бизнес-инкубаторы, технопарки, промышленные парки, венчурные фонды, центры трансфера технологий, центры энергосбережения, центры развития дизайна, центры поддержки субподряда (субконтрактации); центры по развитию предпринимательства, агентства регионального и

муниципального развития, агентства по поддержке экспорта товаров, государственные и муниципальные фонды поддержки предпринимательства, фонды содействия кредитованию (гарантийные фонды, фонды поручительств), акционерные инвестиционные фонды и закрытые паевые инвестиционные фонды, привлекающие инвестиции для субъектов малого и среднего предпринимательства, и другие;

4) представители общественного сектора экономики, включая национальные министерства и агентства, занимающиеся экономическим развитием, региональной политикой; региональные агентства и региональные представительства национальных органов и муниципальные органы власти;

5) частные и частно-государственные институты сотрудничества, включая некоммерческие и общественные организации, объединения предпринимателей, торгово-промышленные палаты, сетевые организации, кластерные организации и т.д.;

6) научно-исследовательские и образовательные организации, включая специализированные университеты, научно-исследовательские институты, колледжи, организации, занимающиеся трансфертом технологий, научные парки.

Некоторые ученые [146] к основным участникам кластера также относят различного рода СМИ, которые формируют информационные потоки относительно кластера и продвигают региональный бренд. На наш взгляд, СМИ имеют определенное отношение к развитию кластеров. Однако они не являются непосредственными и обязательными участниками кластера, а лишь оказывают косвенное содействие в его деятельности, проводя информационное освящение перспектив развития кластера.

Переходя к вопросам классификации кластеров, необходимо отметить существование различных подходов ученых к этому вопросу. При этом используется достаточно обширный набор признаков, по которым кластеры предприятий объединяются в однородные группы. Кластеры предприятий принято классифицировать по географическому положению, составу участников, структуре капитала, близости поставщиков, видам производимой продукции и

предоставляемых услуг, уровню и этапам развития, состоянию конкурентоспособности, доступу к специализированным услугам, развитию трудового потенциала, наличию специализированных учебных заведений и исследовательских организаций, отраслевой принадлежности и т.д.

П. Филиппов предложил классификацию кластеров по уровню развития, выделив:

- сильные кластеры, которые характеризуются высокой внутренней конкуренцией, интенсивным внутрикластерным взаимодействием в рамках совместных проектов и работы межотраслевых организаций;

- устойчивые кластеры, демонстрирующие позитивную динамику всех элементов кластера и внутрикластерного взаимодействия, однако пока еще не достигших необходимого уровня развития для получения уверенных выгод от объединения;

- потенциальные кластеры, характеризующиеся неравномерным развитием структуры кластера и слабостью отдельных элементов, однако обладающих перспективами дальнейшего развития;

- латентные кластеры, объединяющие целый ряд довольно успешно функционирующих организаций и компаний, но в целом весьма далеких от полноценной кластерной структуры [105].

Третьяк В. П. классифицирует кластеры:

по характеру появления:

- стихийно формирующиеся или спонтанно созданные кластеры;
- осознанно, преднамеренно или искусственно созданные кластеры.

по природе:

- реальные кластеры предприятий;
- ложные кластеры предприятий (доминирующая фирма; индустриальный район).

по технологическим параметрам:

- кустарные;
- индустриальные, производящие традиционные товары;

- интеллектуальные или инновационные [98].

Корчагина Н.А. различает кластеры по типу производимых услуг и (или) товаров, среди которых выделяет автомобильные, финансовые, туристические кластеры, кластеры по производству керамической плитки и многие др.; в зависимости от особенностей местонахождения различает локальные, торгуемые и ресурсозависимые кластеры; а по этапам развития, на котором они находятся: зарождение, развитие, зрелость, упадок или возрождение [40].

Исходя из приоритетов функционирования кластера, можно выделить четыре основных вида кластеров:

- региональные - совокупность фирм, образовательных и других организаций, связанных в определенной производственной области, ориентированных на региональное развитие, где синергия достигается при помощи конкуренции и кооперации между участниками;

- кластеры с вертикальными производственными связями в узких сферах деятельности, образованные вокруг головных фирм или сети основных предприятий, охватывающих процессы производства, поставки и сбыта;

- промышленные, фокусирующиеся на конкуренции внутри сектора, состоящие из различных действующих лиц, ресурсов и видов деятельности, которые объединяются вместе для развития, производства и продажи разнообразных типов товаров и услуг и, как правило, пространственно не привязанные к какой-либо территории;

- отраслевые – промышленные объединения большого масштаба, ориентированные на развитие какой-либо отрасли.

Исходя из отраслевой специфики кластеры можно подразделить на:

- дискретные кластеры, которые включают предприятия, производящие продукты (и связанные услуги), состоящие из дискретных компонентов, включая предприятия автомобилестроения, авиационной промышленности, судостроения, двигателестроения, иных отраслей машиностроительного комплекса, а также организации строительной отрасли и производства строительных материалов;

- инновационные и «творческие» кластеры, развивающиеся в т «новых инновационных секторах» таких, как информационные технологии, биотехнологии, новые материалы, а также в секторах услуг, связанных с осуществлением творческой деятельности (например, кинематографии);

- процессные кластеры, образующиеся предприятиями, относящимися к процессным отраслям таким, как химическая, целлюлозно-бумажная, металлургическая отрасли, а также сельское хозяйство, пищевая промышленность и другие;

- туристические кластеры, формирующиеся на базе туристических активов в регионе и состоящие из предприятий различных секторов, связанных с обслуживанием туристов (туристических операторов, гостиниц, сектора общественного питания, производителей сувенирной продукции, транспортных предприятий и других);

- транспортно-логистические кластеры, включающиеся в себя комплекс инфраструктуры и компаний, специализирующихся на хранении, сопровождении и доставке грузов и пассажиров. Кластер может включать также организации, обслуживающие объекты портовой инфраструктуры, компании, специализирующиеся на морских, речных, наземных, воздушных перевозках, логистические комплексы и другое.

На практике существуют и межотраслевые кластеры, охватывающие несколько отраслей экономики сразу. Примером, такого кластера является межотраслевой лесо-строительный кластер Свердловской области [44].

Завершая представление исторического обзора развития теории кластеров в мировой науке, представляется необходимым отметить следующее.

1. История развития теории кластеров достаточно богатая и уходит своими корнями в конец XIX века. Многие исследователи регионалисты, урбанисты, экономисты, географы, социологи, а также политологи посвятили свои научные исследования изучению кластеризации, кластерной политики, инноваций, конкурентоспособности. Однако на практике различные кластерные инициативы начали активно использоваться лишь последние пятнадцать лет.

2. Научными исследованиями и практикой формирования промышленно-инновационных кластеров занимались и продолжают это делать сегодня в основном североамериканские и европейские специалисты. При этом стоит отметить, наличие интересных научных исследований по изучению мирового опыта развития промышленных кластеров и у российских ученых, проведенные с целью его применения в различных регионах России. К числу таковых можно отнести работы Волковой Н.Н. и Сахно Т.В. [13], Шаститко А.Е. [109], Третьяка В.П. [97], Федоровой И.С. [104] и других ученых.

3. В настоящее время по всему миру продолжаются теоретические дискуссии о содержании и необходимости кластерной концепции, одновременно наблюдается активный рост применения кластерных проектов на практике. Что касается Российской Федерации, то стоит отметить, что преимущества кластерных технологий воспринимаются в экономическом сообществе еще достаточно слабо; комплексных, систематических научных исследований крайне мало, а по основам создания, организации, управления и развития транспортных кластеров в приморских регионах России и во все нет.

4. Несмотря на большое разнообразие различных подходов к определению понятия «кластер», основное содержание сути этого понятия остается практически неизменным. Кластер характеризуется как географически локализованное, отраслевое объединение сотрудничающих и одновременно конкурирующих предприятий и связанных с ними организаций, обладающих общностью используемых технологий, сырьевой базой, инновационная деятельность которых направлена на усиление конкурентных преимуществ друг друга.

5. В России пока нет законодательно закрепленного понятия «кластер». Для эффективного проектирования, создания, функционирования и управления кластерами целесообразно в обозримом будущем принять общий законопроект, который будет посвящен регулированию вопросов создания, развития, взаимодействия и функционирования кластеров.

6. Существуют различные теоретические подходы к вопросам классификации кластеров. При этом используется достаточно обширный набор признаков, по которым кластеры предприятий объединяются в однородные группы. Исходя из приоритетов функционирования, можно выделить четыре основных вида кластеров: региональные, кластеры с вертикальными производственными связями, промышленные и отраслевые кластеры. Исходя из отраслевой специфики, кластеры можно подразделить на: дискретные, инновационные и «творческие» кластеры, процессные, туристические и транспортно-логистические кластеры [79]. Кластеры оказывают значительное влияние на развитие отраслей в экономиках всех странах и регионах. На наш взгляд, создание кластера инновационных предприятий в субъектах страны окажет положительное влияние на различные сферы жизнедеятельности.

1.2. Соотношение понятий «комплекс» и «кластер»

В российской научной среде кластерная теория развивалась в поле теории территориально-производственного комплексообразования, разработанной значительно раньше советским экономгеографом Н.Н. Колосовским [36]. Он подчеркивал, что ТПК – это экономически взаимообусловленное сочетание предприятий и населенных мест в одной промышленной зоне (локальные комплексы) или в целом районе (районные комплексы). Простое сочетание производств на одной территории он называл группировкой, в то время как комплексность предполагает взаимосвязанность и взаимообусловленность. Ученые в России разделились на три лагеря: одни предлагают ставить знак равенства между понятиями «ТПК» и «кластеры». Другая группа ученых утверждает, что кластер является частным случаем ТПК, что связано с более поздним возникновением и формированием теории кластера по сравнению с теорией ТПК. Так, по мнению ряда ученых, идеи, предложенные М. Портером, значительно раньше сформулировал Н.Т.Агафонов в своей работе «Территориально-производственное комплексообразование в условиях развитого социализма» [89]. В ней автор практически предвосхитил теорию кластеров, даже

употребив при этом сходные выражения - «пучки связей», «пучок», «сгусток». По сути, он говорил о кластерах, не имея сведений об этой теории.

К третьей группе российских ученых относятся исследователи, говорящие о принципиальной разнице «классической» теории кластеров и ТПК. На наш взгляд, наиболее успешные теоретические обоснования принципиальной разницы кластера и ТПК приведены в работах И.В. Пилипенко [64-66] и Т.Р. Гареева [14,15].

В своих исследованиях И.В. Пилипенко, сравнивая региональные кластеры и пространственные ТПК, выделил семь коренных различий как в теоретических построениях, так и в формах организации производства:

1. *Концепции ТПК и кластер разработаны в абсолютно разных общественно-экономических системах.* Если в рыночной системе предприниматель сам определяет местоположение и форму вложения своих инвестиций, исходя из принципа максимизации прибыли, то в советской системе речь шла о понижении издержек производства на государственных предприятиях и рациональном использовании природных ресурсов с точки зрения государственной плановой экономики. Различия в общественно-экономических системах определяют все остальные различия между этими двумя моделями.

2. *Региональные кластеры и ТПК различаются по своему генезису.* Модели ТПК появились в результате проведения учеными теоретических исследований по оптимизации промышленного производства в условиях плановой экономики и представляли собой четкие технико-экономическим модели. Кластеры же образуются в результате пространственного проявления действий рыночных сил.

3. *Кластер и ТПК различаются по своему местоположению.* Кластеры обычно образуются в староосвоенных густонаселенных районах и особенно часто в пределах агломераций. В одном городе может образоваться несколько кластеров. Модели ТПК применялись большей частью для районов нового освоения с низкой плотностью населения и непростыми природными условиями.

4. *Кластер и ТПК различаются по своей структуре.* Кластер – это скопление контактирующих друг с другом независимых фирм, работающих в одной отрасли или подотрасли. В состав кластера также входят государственные и часто образовательные и/или исследовательские организации, имеется контролирующий развитие кластера орган. ТПК – это межотраслевой комплекс, в котором главную роль играли отрасли базисной группы, определяющие основную специализацию ТПК.

5. *Кластер и ТПК различаются по своей специализации.* Кластеры развиваются в основном в новых высокотехнологичных отраслях промышленности, сфере услуг или в традиционных отраслях промышленности, ориентированных на потребителя. ТПК же характеризуются наличием, в основном, отраслей горнодобывающей, металлургической, химической промышленности и тяжелого машиностроения, ориентированных на производителя, что, впрочем, было характерно для всей промышленности СССР.

6. *Кластеры и ТПК различаются по роли информации в формировании их пространственных структур.* Простое скопление фирм, работающих в смежных отраслях в одном штандорте, еще не может называться кластером. Между компаниями должны развиваться информационные потоки, включающие общение между сотрудниками компаний и поддерживающих институтов. В зрелом кластере образуются сетевые структуры малых и средних предприятий. В рамках ТПК функционировало несколько крупных вертикально-интегрированных заводов, сотрудники которых не обменивались информацией, важной для производственного процесса. Каждый завод имел свой план поставок изделий, который утверждался сверху руководящей организацией.

7. *Кластеры и ТПК различаются по роли человеческого капитала в их развитии.* В кластерах обычно имеются оптимальные условия для получения специалистами более высокооплачиваемой работы, чем в одиночно расположенных фирмах. Конечной же целью стимулирования развития кластеров является повышение конкурентоспособности регионов и страны в целом, что влечет за собой повышение общего уровня жизни населения. А в моделях ТПК

людские ресурсы рассматриваются только как один из факторов развития хозяйства наравне с природными ресурсами и инфраструктурой. Однако справедливости ради необходимо заметить, что при моделировании ТПК учитывались также расходы на постройку жилищно-социального комплекса, необходимого для нормального проживания людей, занятых на предприятиях ТПК.

Т.Р. Гареев в своей работе «Кластеры в институциональной проекции: к теории и методологии локального социально-экономического развития» обобщил исследования И.В. Пилипенко (таблица 1).

Таблица 1 – Принципиальные отличия кластеров и территориально-промышленных комплексов [15]

Фактор	Кластер	ТПК
1. Основная социально-экономическая система	Рыночная система	Государственная плановая экономика
2. Генезис	Максимизация прибыли и свобода выбора места для инвестиций	Минимизация издержек и рациональное распределение ресурсов
3. Местоположение	Староосвоенные густонаселенные районы, зачастую в пределах агломераций	Районы нового освоения, часто с низкой плотностью населения и сложными природными условиями
4. Структура	Ядро — скопление независимых фирм в одной отрасли и подотрасли	Ядро — отрасли базисной группы в рамках межотраслевого комплекса
5. Отраслевая специализация	Отрасли, ориентированные на потребителя	Отрасли, ориентированные на производителя
6. Роль информационного обмена	Информационный обмен вплоть до формирования горизонтальных сетевых структур	Информационный обмен в рамках установленных вертикальных планов
7. Роль человеческого капитала	Профильные специалисты находятся в привилегированных условиях	Людские ресурсы — один из факторов производства наряду с природными ресурсами и инфраструктурой
8. Цель и методика исследования (при схожести математического аппарата)	Индуктивный подход в условиях конкуренции	Дедуктивный подход в условиях отсутствия конкуренции

Также следует отметить, что у кластерной теории имеются противники и среди зарубежных исследователей. Главными ее оппонентами считаются Р.

Мартин и П. Санли. Они относят к кластерам любое групповое образование экономических субъектов, например, промышленные округа, территориальные промышленные комплексы, технополисы и др.

Основные доводы данных исследователей, так же, как и ряда других критиков кластерной концепции, сводятся к следующим положениям:

1. В основе кластерного бренда, скорее, лежит некий образ, являющийся зонтичным понятием для достаточно разнородных явлений, чем некоторый логически последовательный набор фиксированных идей.

2. Концепция кластеров несколько размыта, в связи с этим ее часто используют в самых разнообразных значениях различные исследователи, политики, предприниматели, консультанты. Они утверждают, что концепция кластеров слишком универсальна, поэтому ей легко злоупотреблять. Кроме того, Р. Мартин и П. Санли критикуют разнообразие подходов к формулировке понятия кластеров. Так они обнаружили более десяти отличных друг от друга определений экономического кластера.

3. Р. Мартин и П. Санли отмечают, что административные и политические границы современного кластера зачастую не совпадают с географическими границами. Кроме того, они говорят о кластере как о структуре, не имеющем четких границ в плане связей между компаниями и секторами, информационных систем и географического охвата [136].

4. Они утверждают, что «М. Портер использовал интерес фирм, отраслей, территорий и стран в определении факторов их конкурентоспособности, предлагая им кластерную концепцию в качестве основы для достижения конкурентных преимуществ, повышения инновационного уровня и производительности. При этом в отличие от работ ученых-экономистов и ученых-географов, написанных сложным научным языком, публикации М. Портера отличаются доступным языком представления сути концепции» [136].

5. Кроме того, по мнению вышеуказанных авторов, существует очень мало доказательств того, что практики экономического развития захотят использовать кластерную идеологию и некоторые другие доводы.

На представленные Р. Мартином и П. Санли аргументы можно сформулировать аргументированные доводы, доказывающие необоснованность их критики.

Так, например, проведенный в предыдущем параграфе настоящего исследования анализ различных подходов к понятию кластера демонстрирует что, несмотря на использование различных формулировок определения «кластер», основное содержание сути этого явления остается по большей части неизменным. Большинство ученых, исследующих кластер, выделяют в основном один и тот же набор признаков и функций, присущих ему. Однако существует много различных аспектов кластеризации, в связи с этим многие ученые описывают их с разных точек зрения. В целом существующие разногласия касаются в большинстве случаев деталей, а не основной сущности кластера.

В ответ на замечания о возможности злоупотребления кластерной концепцией можно сказать, что любая теория и ее практическое воплощение могут реализовываться со злоупотреблениями. Во избежание этого необходимо не отвергать ее использование, а наоборот, проводить как можно более тщательное и глубокое исследование для повышения уровня понимания особенностей кластеризации и кластерной политики, а также - активное информирование представителей бизнеса, органов власти и других структур об их содержании. При этом следует отметить, что данную функцию уже осуществляют некоторые крупные международные организации, например, Институт конкурентоспособности (ТСИ), международная сеть аффилированных структур Института стратегии и конкурентоспособности Гарвардской школы бизнеса и другие.

Географические, политические и административные границы кластера определяются каждый раз отдельно при организации конкретного кластера. В ряде случаев географические границы кластеров полностью совпадают с административными и политическими границами (поскольку и градостроительное планирование, и кластерная система учитывают естественные и искусственные

преграды), но совпадение наблюдается не всегда. Однако это не мешает им успешно развиваться и быть экономически эффективными.

Простоты изложения основных положений кластерной теории М. Портером, является одним из важных преимуществ его теории, а не недостатком. Именно он сумел адаптировать предлагаемую уже на протяжении более ста лет научную теорию под практическую реализацию проектов по повышению конкурентоспособности компаний, городов и даже стран, в отличие от многих других ученых.

Довод о недоказанности желания использовать кластерные инициативы на практике не требует теоретического опровержения, достаточно привести следующие цифры. По состоянию на 2008 год только на территории западноевропейских государств реализовывалось уже более 1000 кластерных инициатив, имеющих организационную структуру, кластерного менеджера, офис и web-сайт [146].

1.3. Транспортные комплексы и кластеры

Во втором параграфе данного исследования уже затрагивался вопрос о соотношении понятий ТПК и кластер. Не смотря на внешнюю схожесть в определениях между этими формами организации производства на локализованных территориях, принципиальные отличия сосредоточены в вопросах генезиса и внутренней организации каждой из них. Возвращаясь к вопросам организации транспорта на локализованных территориях, необходимо определиться с понятийным аппаратом, и понять имеются ли принципиальные отличия в понятиях «транспортная система», «транспортный комплекс» и «транспортный кластер», или все они синонимичны, и разница лишь в популярности одних (кластер) и забвении других (комплекс)¹.

Анализ работ отечественных ученых, таких как Н.Н. Никольский [48,49], Л.И. Василевский [10], С.А. Тархов [86-88], С.Б. Шлихтер [111,112],

¹ Понятие «комплекс» в отечественной науке все чаще ассоциируется с социалистическими территориально-производственными комплексами, и с начала 1990-х гг. стало немодным, постепенно «исчезая» в научной литературе.

В.Н. Бугроменко [5,6], посвященных изучению географии транспорта, позволяет сделать вывод, что более широким из всех представленных понятий является «транспортная система». Под транспортной системой принято понимать территориальное сочетание сети путей сообщения, технических средств транспорта и организации перевозок, которое на основе единой политики обеспечивает взаимодействие отдельных видов транспорта и звеньев транспортного процесса для реализации транспортно-экономических связей и бесперебойного функционирования всего народнохозяйственного комплекса.

И «комплекс», и «кластер» являются разновидностью системы, что в полной мере характерно и для понятий «транспортный комплекс» и «транспортный кластер». По сути своей, эти понятия указывают на определенную форму пространственной организации транспортной системы, отвечая на вопрос «как?», а не «что?». Поэтому в дальнейшем в рамках данной работы под транспортным комплексом и транспортным кластером будет пониматься определенная форма пространственной организации транспортной системы.

Также важным вопросом является разграничение понятий «транспортный комплекс» и «транспортный кластер». Есть ли разница между этими терминами, и можно ли четко опередить условия, при которых система функционирует в формате комплекса, а при каких в формате кластера. Как и в случае с родовыми понятиями «комплекс» - «кластер» в понятиях «транспортный комплекс», «транспортный кластер» при внешней схожести определений разница заключается в специфике внутренней организации, которую можно охарактеризовать через ряд положений:

1. В транспортном комплексе вертикальные связи преобладают над горизонтальными, в транспортном кластере – наоборот (преобладание горизонтальных связей над вертикальными). Под транспортным комплексом принято понимать совокупность различных видов транспорта, функционирующих в пределах определенных 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.

2. В транспортном комплексе конкуренция не является важнейшим инструментом развития, часто носит разрушительный стагнационный эффект. В кластере конкуренция неотъемлемая часть системы, в отсутствии которой кластер перестает развиваться.

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

4. 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 развивается, стараясь создавать что-то новое, в то время как транспортный комплекс в своем развитии стремится найти и максимально долго удержаться в состоянии покоя.

В итоге, стоит отметить, что транспортный кластер является более качественной, чем транспортный комплекс формой организации транспортной системы, приспособленной к постоянно изменяющимся условиям конкурирующего рынка, находящегося в непрерывном поиске новых идей (инноваций), способных максимизировать прибыль; формой, в которой все субъекты хозяйственной деятельности территории взаимодействуют между собой, повышая конкурентоспособность транспортного кластера в целом.

Отдельное внимание стоит уделить вопросу оценки роли государственных и региональных органов власти при формировании и функционировании транспортного кластера. Существует мнение, что государство в лице федеральных и региональных институтов власти должно отвечать за организацию

и функционирование кластера. На наш взгляд, это в корне неверно и, по сути, возвращает к формату комплекса, то есть преобладанию вертикальных связей. 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.

Эффективно функционирующий транспортный кластер структурно должен состоять из нескольких компонентов (специализированных участников кластера), каждый из которых выполняет определенные функции внутри кластера [106]:

1. «Производство». 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). Сюда относятся поставщики транспортных средств, топлива, запасных частей, комплектующих и пр., а также поставщиков 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 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.

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

6. «Обучение». Группа образовательных учреждений. Учреждения среднего профессионального и высшего образования, осуществляющих 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, функционирующих длительное время кластеров. На первоначальном этапе создания кластера система может функционировать и без этих компонентов в отличие от первых четырех, наличие которых - неотъемлемое условие для создания и развития транспортного кластера. Внутренняя структура транспортного кластера схематически отображена в виде модели на рисунке 2.

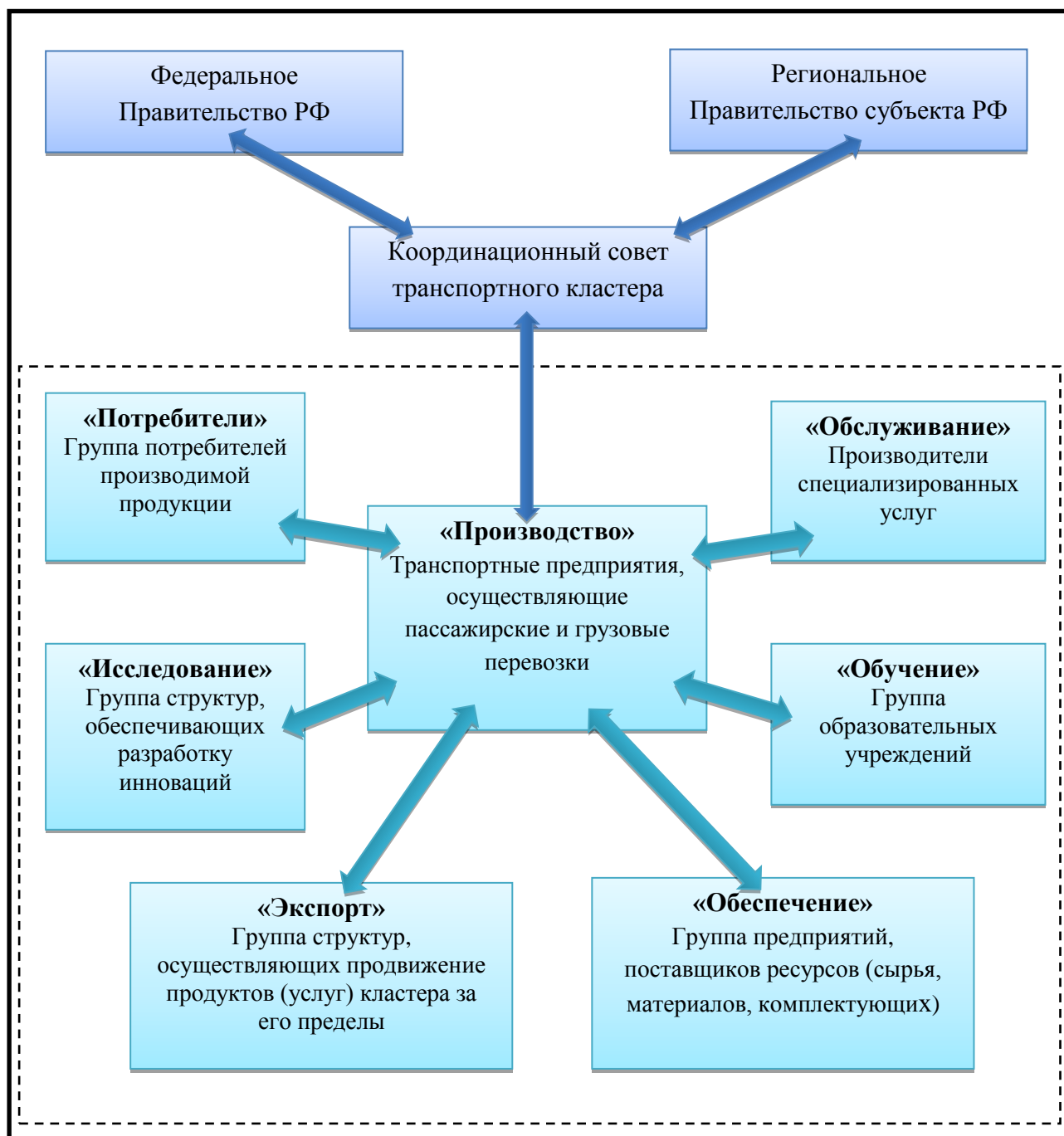


Рисунок 2 - Модель транспортного кластера

Развитие транспортной системы региона в формате транспортного кластера позволяет достичь целого ряда стратегических эффектов как для кластера в целом, так и для предприятий, формирующих его:

1. Удовлетворить требования рынка транспортных услуг, нуждающегося в регулярных поставках товаров и услуг, производимых в рамках предприятий кластера и отвечающих самым современным требованиям качества;
2. Получить эффект от масштаба закупок материалов;

3. Обеспечить обучение персонала, исследование рынка, а также логистические и технологические исследования;

4. Охватить новые рынки сбыта продукции на основе активной маркетинговой деятельности и политики инноваций, в том числе развитие взаимодействия с зарубежными транспортными организациями;

5. Достичь устойчивых контактов с финансовыми и кредитными учреждениями на основе сформированного имиджа кластера.

Транспортный кластер, являясь формой развития транспортной системы, обладает набором свойств, характерных для любой системы:

- целостность, означающая обязательное влияние изменений одного компонента системы на другие и на систему в целом. Действительно, изменение свойств отдельных транспортных организаций, объектов транспортной инфраструктуры или органов регионального управления транспортом влечет изменения в направлениях и объемах денежных потоков в транспортной отрасли, бюджетных средств, объемов перевозок и их распределения между субъектами регионального транспортного рынка и т.д.;

- иерархичность, подразумевающая наличие систем более высокого и более низкого порядка. Так, система транспортного кластера любого субъекта России может быть рассмотрена как подсистема транспортного кластера Российской Федерации. В свою очередь, в структуру регионального транспортного кластера входят подсистемы муниципального уровня и каждого отдельного транспортного предприятия;

- интегративность (эмерджентность), которая предполагает, что система в целом обладает свойствами, отсутствующими у ее элементов, и наоборот;

- синергичность - максимальный эффект деятельности системы будет достигнут за счет максимальной эффективности совместного функционирования её элементов для достижения общей цели. Синергетический эффект характерен лишь для относительно новой институциональной структуры региональной экономики – транспортных кластеров;

- целенаправленность, определяющая наличие целей системы, превалирующих над целями каждого отдельного элемента;

- альтернативность путей функционирования и развития, подразумевающая выбор стратегических альтернатив, гибкость системы под влиянием внешних обстоятельств;

- коммуникативность подразумевает существование сложной системы коммуникаций со средой в виде иерархии. Иерархичность взаимосвязей транспортного кластера со средой существует как внутри отрасли (мировая транспортная система → транспортная система страны → региональные транспортные кластеры и объединения транспортных организаций → отдельные транспортные организации), так и в рамках взаимодействия с региональными социально-экономическими системами (социально-экономические системы мира → социально-экономические системы страны → региональные социально-экономические системы → транспортный кластер → транспортные организации → потребители транспортных услуг (физические и юридические лица));

- адаптивность, предполагающая приспособление параметров системы к изменяющимся условиям внешней среды. Функционирование транспортного кластера подвержено влиянию как мезосреды (регион, отрасль), так и макросреды; меняющиеся условия функционирования (финансирование, спрос потребителей транспортных услуг, конкуренция, инновации в сфере транспорта и т.д.) требуют от транспортного кластера региона гибкости и изменения внутренней среды для достижения максимальных результатов деятельности;

- надёжность, то есть способность системы сохранять свой уровень качества функционирования при установленных условиях за данный период времени. Функционирование регионального транспортного кластера в определенных условиях, не изменяющихся в течение некоего периода времени, обуславливает стабильность деятельности его объектов (организаций) и, как следствие, стабильность всей системы;

Подводя итог изучению внутренней структуры и внешних свойств транспортного кластера, целесообразно предложить авторскую трактовку понятия

транспортный кластер. 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.

Транспортные кластеры успешно развиваются в регионах, имеющих существенный транзитный потенциал. Исходя из этого, особое место среди всех регионов Российской Федерации для создания транспортных кластеров занимают приморские регионы. Подробное обоснование данному выводу будет дано в первом и втором параграфах второй главы диссертационной работы.

ГЛАВА 2. ТРАНСПОРТ В ПРИМОРСКИХ РЕГИОНАХ РОССИИ

2.1. Характеристика приморских регионов России

Начиная с 60-х годов прошлого века в отечественной социально-экономической географии пристальное внимание уделяется вопросам формирования и функционирования социально-экономических образований, расположенных в зоне контакта суши и моря. Среди большого числа исследователей следует выделить Ю.Г. Саушкина [80], В.А. Дергачёва [68], С.Б. Лаврова [43], Л.Б. Вардомского [12], А.Г. Топчиева [90], которые внесли существенный вклад в освещение вопросов теории и методологии функционирования социально-экономических приморских образований. Необходимо подчеркнуть, что, несмотря на всю глубину изучения данной тематики, в отечественной науке ещё не установлен единый подход не только к определению отдельных экономических образований, расположенных в контактной зоне «суша-море», но и к их названию. В отечественной научной литературе встречаются следующие определения: портово-пограничные комплексы, приморские экономические зоны, прибрежно-морские системы и другие варианты [91]. К примеру, по мнению Г.Г. Гогоберидзе, под приморскими территориями на региональном пространственном уровне понимаются территории, которые представляют государственное образование, либо приморский субъект государственного образования федерального типа [19]. Заслуживает внимание уникальный подход к изучению экономики регионов, расположенных на побережье морей и океанов В.В. Ивченко. Он рассматривает экономическое развитие таких районов, называя их «приморскими регионами». В отечественной научной литературе нет общепринятого понятия «приморский регион», чаще всего его трактуют как субъект Российской Федерации, граничащий с морями. Эти территориальные государственные образования обладают рядом специфических черт и по своему экономико-географическому положению выступают важнейшими контактными зонами, обеспечивающими

интеграцию России в мировую экономику. Приморские регионы играют для страны важную инновационную роль благодаря близости к развитым странам мира, откуда они раньше других регионов получают и внедряют новые технологии и продукцию [27, 28].

Наиболее характерными признаками приморских регионов, отличающих их от других территорий России, является роль морской деятельности как системообразующего элемента социально-экономического пространства приморских регионов. Под «морской деятельностью» принято понимать следующие виды деятельности (без учета военно-политического аспекта):

- морской транспорт, в составе которого выделяются морское судоходство и портовое хозяйство;
- рыбное хозяйство, включающее промышленное рыболовство, искусственное воспроизводство и переработку морских гидробионтов, а также вспомогательные и обслуживающие производства;
- добыча минеральных ресурсов и разведка недр морского дна;
- судостроительная промышленность;
- морская инженерия (гидротехническое строительство, прокладывание трубопроводов, кабелей, берегозащитные мероприятия);
- морская научно-исследовательская деятельность;
- морская туристско-рекреационная сфера, включающая морской туризм, оздоровительную и лечебную деятельность на морских побережьях;
- мероприятия по обеспечению безопасности морской деятельности;
- мероприятия по обеспечению безопасности населения приморских регионов и смягчению последствий от морских стихийных бедствий;
- мероприятия по сохранению морских природных систем и рациональному использованию их ресурсов, защите морской среды от загрязнения;
- подготовка кадров для сферы морской деятельности [46].

Приморские регионы - особый тип регионов, в которых стратегические цели развития напрямую связаны с активным устойчивым взаимодействием суши и моря и выражены в следующих задачах:

1. увеличение вклада морской деятельности в социально-экономическое развитие региона;
2. инновационное развитие морской деятельности;
3. повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности приморских территорий;
4. содействие развитию межрегионального сотрудничества и кооперации с учетом использования возможностей и потенциала морской деятельности;
5. рациональное использование морских и прибрежных ресурсов;
6. уменьшение рисков воздействия негативных природных и антропогенных факторов, связанных с приморским положением субъекта Российской Федерации;
7. обеспечение экологической безопасности морских и прибрежных экосистем в условиях развивающейся морской деятельности;
8. развитие морских наук, внедрение современных технологий и подготовка кадров в сфере морской деятельности;
9. использование морского наследия как инструмента улучшения воспитательно-патриотической работы и совершенствования молодежной политики.

Приморские регионы, а тем более приграничные приморские территории, в противовес глубинных, внутренних («закрытых») регионов объективно более открыты для проникновения новых идей, знаний. Население приморских регионов и в генетическом, и в культурном отношении более восприимчиво к инновациям [35].

Общая протяженность морских границ России составляет 38 807,5 километра – это почти 97 % от длины окружности земного экватора. Из 83 субъектов Российской Федерации к числу приморских регионов относится 21 (25% от общего числа субъектов РФ), в числе которых 8 областей, 5 краев, 4 республики, 3 автономных округа и город федерального значения.

Общая площадь приморских регионов составляет более 60% от всей площади страны, на них проживает 22,84% населения страны, а совокупная доля

приморских регионов в валовом региональном продукте в 2011 году составила 23,7% (таблица 2).

Таблица 2 - Удельный вес приморских регионов в основных общероссийских показателях в 2012 г. (в %) [73]

	Приморские регионы РФ	Площадь территории	Численность населения на 1.01.2013 г	Валовой региональный продукт в 2011 г
1	Республика Карелия	1,1	0,4	0,3
2	Архангельская область	3,5	0,8	1
3	в т.ч. Ненецкий АО	1	0,003	0,4
4	Калининградская область	0,1	0,7	0,5
5	Ленинградская область	0,5	1,2	1,3
6	Мурманская область	0,8	0,5	0,6
7	г. Санкт-Петербург	0	3,5	4,6
8	Республика Калмыкия	0,4	0,2	0,1
9	Краснодарский край	0,4	3,7	2,7
10	Астраханская область	0,3	0,7	0,4
11	Ростовская область	0,6	3	1,7
12	Республика Дагестан	0,3	2,1	0,7
13	Ямало-Ненецкий АО	4,5	0,4	2,1
14	Красноярский край	13,8	2	2,6
15	Республика Саха (Якутия)	18	0,7	1,1
16	Камчатский край	2,7	0,2	0,3
17	Приморский край	1	1,4	1,2
18	Хабаровский край	4,6	0,9	0,9
19	Магаданская область	2,7	0,1	0,2
20	Сахалинская область	0,5	0,3	1,3
21	Чукотский автономный округ	4,2	0,04	0,1
	Совокупная доля приморских регионов	60%	22,84%	23,7%

Приморские регионы России обладают разнообразными природными и социально-экономическими условиями, что обусловлено обширным географическим пространством, занимаемым Россией. Исходя из географического положения приморские регионы России подразделяются на четыре района:

- западный приморский район, в него входят субъекты, имеющие выход к бассейну Атлантического океана: Калининградская область, Ленинградская область, г. Санкт-Петербург;

- южный приморский район, в него входят субъекты, имеющие выход к Черному морю бассейна Атлантического океана и бассейну Каспийского моря:

Ростовская область, Краснодарский край, Астраханская область, Республика Дагестан, Республика Калмыкия;

- восточный приморский район, в него входят субъекты, имеющие выход к Тихоокеанскому бассейну мирового океана: Приморский край, Хабаровский край, Сахалинская область, Магаданская область, Камчатский край, Чукотский автономный округ;

- северный приморский район, в него входят субъекты, имеющие выход к Арктическому бассейну Мирового океана: Мурманская область, Республика Карелия, Архангельская область, в том числе Ненецкий автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ (Тюменская область), Красноярский край, Республика Саха (Якутия), Чукотский автономный округ.

Приморские регионы России обладают различными физико-географическими и социально-экономическими характеристиками, но всех их объединяет задача максимально эффективно использовать собственное приморское положение. Г.Г. Гогоберидзе, специализирующийся на комплексном изучении приморских регионов России, обосновал термин «морской потенциал приморского региона», под которым понимает «совокупную способность секторов и отраслей экономики, составляющих морехозяйственный комплекс приморской территории, призванную осуществлять и обеспечивать устойчивое экономическое развитие приморских территорий и морской деятельности государства» [18].

Для расчета морского потенциала приморских регионов России Г.Г. Гогоберидзе использует набор различных количественных индикаторов, которые подразделяются на 4 крупных группы:

- Группа физико-географических (природно-экологических) факторов;
- Группа экономико-географических (социально-экономических факторов);
- Группа политико-географических (политико-административных) факторов;
- Группа военно-географических (военно - стратегических) факторов.

Проведенная Г.Г. Гогоберидзе оценка морского потенциала приморских регионов России (рисунок 3), позволила классифицировать регионы на 5 различных групп:

- приморские субъекты Российской Федерации с высокими значениями оценки морского потенциала приморских территорий, благоприятные для устойчивого развития деятельности морехозяйственного комплекса (Мурманская область и Приморский край);

- приморские субъекты и регионы Российской Федерации со значительными значениями оценки морского потенциала приморских территорий, для которых возможно устойчивое развитие деятельности морехозяйственного комплекса (Архангельская область, Ямало-Ненецкий автономный округ, Республика Саха-Якутия, Камчатский край, Сахалинская область, Калининградская область, Ленинградская область);

- приморские субъекты Российской Федерации с невысокими значениями оценки морского потенциала приморских территорий, для которых возможно развитие деятельности морехозяйственного комплекса при определенных условиях и ограничениях (Республика Карелия, Чукотский автономный округ, Хабаровский край);

- приморские субъекты Российской Федерации с незначительными значениями оценки морского потенциала приморских территорий, для которых затруднительно развитие деятельности морехозяйственного комплекса (Таймырский район в составе Красноярского края, Магаданская область, Краснодарский край);

- приморские субъекты Российской Федерации с низкими значениями оценки морского потенциала приморских территорий, для которых крайне затруднительно развитие деятельности морехозяйственного комплекса (Республика Калмыкия, Республика Дагестан, Астраханская область, Ростовская область) [18].

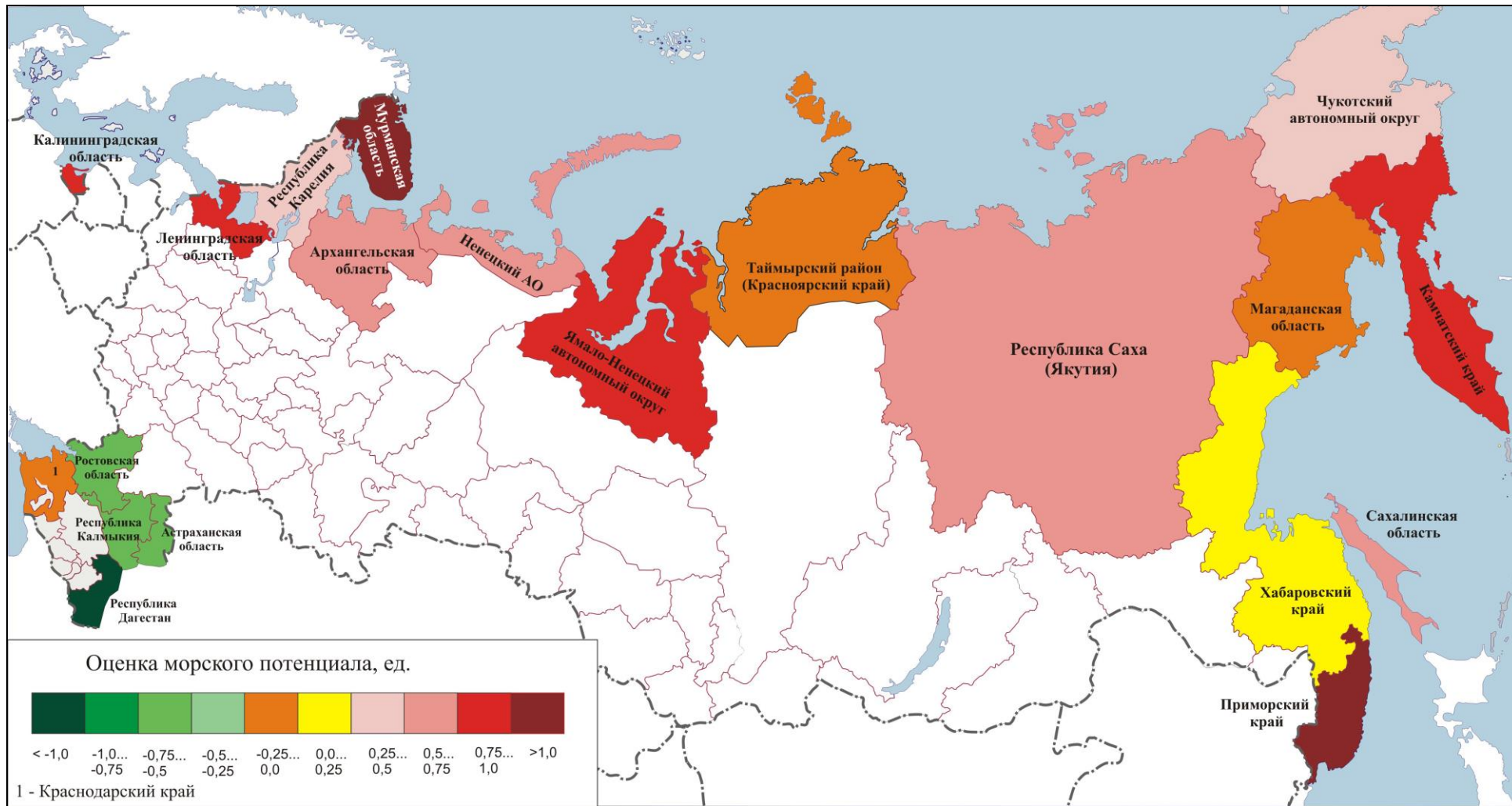


Рисунок 3 – Оценка и классификация морского потенциала приморских регионов РФ [18]

Важным составляющим элементом морехозяйственного комплекса приморских регионов является транспортная отрасль, в которой центральным звеном выступает морской транспорт. Уровень развития последнего напрямую зависит от географического положения и социально-экономического развития региона, расположен ли он на пути важнейших для государства внешнеторговых транспортных коридоров или в стороне от них. Развитие транспорта в приморских регионах является важной стратегической задачей государства, так как именно через них проходят основные экспортно-импортные торговые операции России. При этом необходимо понимать, какие именно приморские регионы обладают стратегическим значением для государства, и в каких из них транспорт не только обеспечивает общегосударственные интересы, но и является самостоятельной отраслью региональной специализации, способствующей комплексному развитию региона. Для этого необходимо сравнить приморские регионы с точки зрения роли транспорта в региональных процессах и значимости его для реализации государственных стратегических задач. Также целесообразно произвести подобные расчеты для всех субъектов России, что позволит сделать вывод о роли приморских регионов в сравнении с внутриконтинентальными территориями.

2.2. Типология регионов России по роли транспорта

Оценка роли региональной транспортной отрасли как для самого региона, так и для всего государства в целом может быть произведена через расчет коэффициентов экономической локализации и рыночной специализации отрасли, коэффициентов трудовой локализации и эффективности душевого производства отрасли. Данные коэффициенты определяют, относиться ли данная отрасль к отраслям специализации региона или является внутрорегиональным вспомогательным элементом, обеспечивающим комплексное развитие региона, но не являющимся при этом отраслью стратегического развития.

Коэффициент экономической локализации отрасли на территории региона рассчитывается на основе сопоставления отраслевой структуры хозяйства региона

с аналогичной структурой хозяйства страны в целом. Коэффициент экономической локализации (Кэл) – это отношение удельного веса (доли) конкретной отрасли в хозяйстве региона к удельному весу этой отрасли в хозяйстве страны.

$$Кэл = (q_i/Q_r)/(Q_i/Q), \text{ где}$$

q_i - объем валового выпуска (объем производства) i -ой отрасли в регионе;

Q_r - объем валового выпуска в регионе;

Q_i - общий объем выпуска i -ой отрасли в стране;

Q - общий объем валового выпуска в стране.

Коэффициент экономической локализации показывает степень концентрации данной отрасли в данном регионе. Если коэффициент больше единицы, то предлагается считать данную отрасль отраслью специализации [73].

Коэффициент экономической специализации (Кэс) отрасли в регионе, предложенный В.В. Кистановым [32], показывающий роль данной отрасли региона в общероссийских значениях по отношению к роли всей экономики региона в общероссийских показателях. Рассчитывается данный коэффициент по формуле:

$$Кэс = Y_i/Y_r, \text{ где}$$

Y_i - удельный вес региона в стране по i -ой отрасли;

Y_r - удельный вес региона в национальной экономике в целом.

Данный коэффициент по своей сути очень близок коэффициенту экономической локализации, но отражает не столько роль определенной отрасли в регионе, сколько роль регионального компонента отрасли в общероссийских показателях по данной отрасли, то есть специализацию отрасли не сточки зрения региональной экономики, а сточки зрения общероссийского значения. Если коэффициент больше единицы, то отрасль данного региона относится к числу специализированных для всей национальной отрасли в целом.

Коэффициент трудовой локализации (Ктл) оценивает уровень концентрации трудовых и производственных ресурсов данной отрасли в регионе. Коэффициент трудовой локализации представляет собой отношение удельного веса занятых в данной отрасли в общей структуре занятости региона к удельному весу занятых в той же отрасли в целом по стране.

$K_{тл} = (n_i/N_r) / (N_i/N)$, где

n_i - количество занятых в i -ом виде экономической деятельности в регионе;

N_r - общее количество занятых в регионе;

N_i - количество занятых в i -ом виде экономической деятельности в целом по стране;

N – общее количество занятых в стране.

Коэффициент трудовой локализации показывает степень концентрации специализированных трудовых ресурсов данной отрасли в данном регионе. Если коэффициент трудовой локализации больше единицы, то регион обладает повышенной концентрацией специализированных трудовых ресурсов, что косвенно определяет относится ли данная отрасль к числу отраслей специализации региона.

Коэффициент душевого производства (Кдп) отражает объем производства отрасли региона в расчете на одно занятого в данной отрасли в регионе. Рассчитывается по формуле:

$K_{дп} = (q_i / n_i) / (Q_i / N_i)$, где

q_i - объем валового выпуска (объем производства) i -ой отрасли в регионе;

n_i - количество занятых в i -ом виде экономической деятельности в регионе;

Q_i - общий объем выпуска i -ой отрасли в стране;

N_i - количество занятых в i -ом виде экономической деятельности в целом по стране.

Данный коэффициент по сути отражает эффективность отрасли в конкретном регионе, сравнивая ее с среднероссийским значением. Если показатель больше единицы, значит эффективность душевого производства в регионе выше, чем в целом по стране.

Для оценки роли транспорта в приморских регионах в сравнении с остальными регионами России целесообразно произвести расчеты по указанным выше показателям по 83 субъектам РФ¹. Полученные результаты представлены в Приложении 1. Необходимо отметить, что лишь в 12 регионах значение всех коэффициентов выше единицы (таблица 3), а значит, по всем выбранным индикаторам только в этих регионах транспорт может считаться не только отраслью специализации региона, но и имеет важное стратегическое значение для всего государства в целом.

¹ Два субъекта РФ (город федерального значения Севастополь и Республика Крым), вошедшие в состав РФ 11.04.2014 не попали в данное исследование по причине отсутствия статистической информации по уровню развития транспорта в этих регионах за период 2012-2013 годов.

Таблица 3 – Регионы России со значениями коэффициентов выше единицы

Субъекты РФ	Коэффициент экономической локализации транспортной отрасли в регионе	Коэффициент рыночной специализации транспортной отрасли в регионе	Коэффициент трудовой локализации транспортной отрасли в регионе	Коэффициент эффективности душевого производства транспортной отрасли в регионе
Московская область	1,1	1,06	1,1	1,07
Архангельская область	1,3	1,35	1,4	1,09
Вологодская область	1,3	1,41	1,1	1,05
Ленинградская область	1,3	1,26	1,0	1,43
г. Санкт-Петербург	1,1	1,10	1,1	1,19
Краснодарский край	1,4	1,51	1,1	1,13
Иркутская область	1,7	1,77	1,1	1,29
Приморский край	1,9	1,91	1,4	1,11

Источник: рассчитано автором на основе данных [73, 92, 93]

Для понимания роли транспорта в процессах внутрирегионального развития, а также сопоставления различных регионов по уровню и характеру развития региональной транспортной отрасли был произведен итеративный кластерный анализ методом К-средних по выбранным показателям. В результате было выделено 7 кластеров, различных как по уровню и специфике развития транспорта внутри региона, так и по роли регионального транспортного сектора для национальной экономики. Центральные значения каждого коэффициента для всех кластеров представлены в таблице 4.

Таблица 4 – Центральные значения кластеров

Наименование коэффициента	Кластер						
	1	2	3	4	5	6	7
Коэффициент экономической локализации транспортной отрасли в регионе	0,66	1,21	0,54	0,66	1,92	0,96	0,98
Коэффициент рыночной специализации транспортной отрасли в регионе	0,69	1,29	0,66	0,73	1,95	0,96	0,91
Коэффициент трудовой локализации транспортной отрасли в регионе	0,80	1,01	1,39	1,31	1,26	1,07	1,22
Коэффициент эффективности душевого производства транспортной отрасли в регионе	0,55	0,97	3,63	1,32	1,15	0,62	2,32

В результате произведенных расчетов и последующей экспертной оценки были выделены 6 типов регионов, отличающихся друг от друга внутренней ролью транспорта, а также значением транспорта на национальном уровне (рисунок 4, таблица 5).

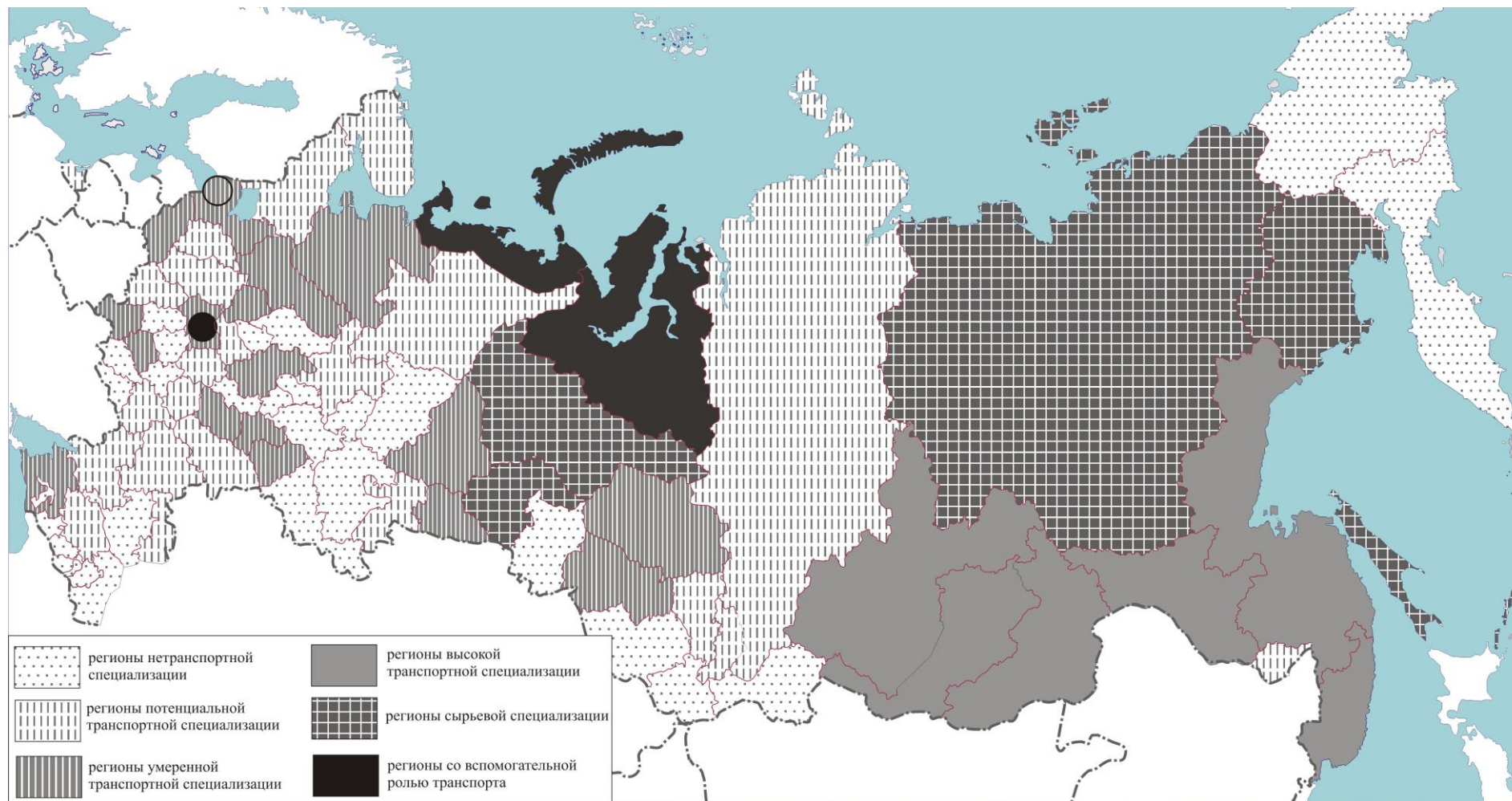


Рисунок 4 – Дифференциация регионов России по внутрирегиональной и национальной роли транспорта

Таблица 5 – Типы регионов России по внутрирегиональной и национальной роли транспорта

	Тип региона	Число субъектов РФ, входящих в данный тип	«Типичный» представитель из числа субъектов РФ	Характеристика типа региона
1	Регионы нетранспортной специализации (I тип)	29	Ивановская область, Белгородская область, Республика Ингушетия, Алтайский край	К данному типу относятся субъекты РФ, у которых значения всех 4 коэффициентов ниже 1 (среднее значение в интервале 0,55 – 0,8 по всем четырем показателям). Как правило, это небольшие внутриконтинентальные регионы (за исключением Республики Дагестан, Республики Калмыкия, Чукотского АО и Камчатского края), на территории которых отсутствуют крупные транспортные узлы. Транспорт играет исключительно внутрирегиональную вспомогательную роль, обеспечивая функционирование других отраслей региона.
2	Регионы потенциальной транспортной специализации (II тип)	22	Смоленская область, Калининградская область, Республика Карелия, Саратовская область, Красноярский край, Кемеровская область	Для данного типа региона средние значения трех показателей ниже 1 (коэффициент экономической локализации и рыночной специализации 0,96), а одного (коэффициент трудовой локализации) не значительно выше 1 (1,07). По сути это тип региона, в котором транспорт, начав развиваться как отрасль вспомогательного назначения, постепенно стремится трансформироваться в отрасль специализации региона, чему способствует формирование в регионе крупных транспортных узлов или предприятий, ориентируемых на рынки, расположенные за пределами региона. Также в большинстве субъектов РФ, вошедших в данный тип, развитию транспорта способствует приграничное положение субъекта и осуществление через его территорию экспортно-импортных операций. Для таких регионов транспорт хоть и является важным сектором экономики, но не относится к числу приоритетных отраслей. А для государства в целом транспортный сектор этих регионов не обладает стратегическим национальным приоритетом.

Продолжение таблицы 5

	Тип региона	Число субъектов РФ, входящих в данный тип	«Типичный» представитель из числа субъектов РФ	Характеристика типа региона
3	Регионы умеренной транспортной специализации (III тип)	18	Московская область Ленинградская область Краснодарский край Самарская область Ульяновская область	<p>Данный тип характеризуется средними значениями трех коэффициентов больше 1 (в интервале 1-1,2) и практически приближенным к 1 четвертым коэффициентом (среднее значение коэффициента эффективности душевого производства – 0,97). В данном типе транспорт, несомненно, относится к отрасли региональной специализации и играет стратегически важную роль для государства в целом. К данному типу относятся регионы, где транспорт является важной, не единственной отраслью специализации региона. Это достаточно развитые в экономическом отношении субъекты РФ, стремящиеся диверсифицировать отраслевую структуру региональной экономики, поэтому, понимая всю важность транспорта, все же концентрируются на развитии других отраслей, которые опосредованно влияют на развитие транспорта в целом.</p>
4	Регионы высокой транспортной специализации (IV тип)	6	Республика Бурятия Забайкальский край Иркутская область Приморский край Хабаровский край Амурская область	<p>Этот тип отличается высокими значениями всех четырех коэффициентов (средние значения расположены в интервале 1,3-1,7). Все субъекты РФ, попавшие в данный тип, расположены в восточной части страны, а их региональная специализация имеет ярко выраженную транспортную направленность. С одной стороны, это регионы, где имеются крупные транспортные узлы и по территории которых проходят важнейшие государственные транспортные линии, а с другой, эти регионы имеют весьма ограниченный спектр экономических отраслей, активно развивающихся на территории этих субъектов. По сути, столь внушительные показатели транспорта достигнуты из-за слабости региональной экономики (исключением можно считать лишь Приморский край – регион важнейший для обеспечения внешних торговых операций государства со странами АТР).</p>

	Тип региона	Число субъектов РФ, входящих в данный тип	«Типичный» представитель из числа субъектов РФ	Характеристика типа региона
5	Регионы сырьевой специализации (V тип)	5	Тюменская область, Ханты-Мансийский АО Республика Саха (Якутия) Магаданская область Сахалинская область	Для этого типа 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. Объясняется это значительной ролью в субъектах РФ, попавших в данный тип, ресурсодобывающих отраслей, превалирующих над всеми другими отраслями региона. Транспорт в этих субъектах как раз обеспечивает транспортировку этих ресурсов, к местам обработки и развивается в большей степени с ориентацией на добычу ресурсов, чем в качестве самостоятельно отрасли.
6	Регионы со вспомогательной ролью транспорта (VI тип)	3	Г. Москва Ямало-Ненецкий АО Ненецкий АО	Этот тип очень близок к предыдущему с той лишь разницей, что здесь более контрастен разрыв между невысокой экономической ролью транспорта и его значением как важного источника рабочих мест для населения региона (экономические коэффициенты расположены в интервале 0,6-0,8, в то время как социальные коэффициенты в интервале 1,3 – 2,0). И если для Ямало-Ненецкого и Ненецкого автономных округов характерны те же процессы, что и для субъектов, попавших в предыдущий тип, с той лишь разницей, что в качестве ключевого добываемого ресурса выступает природный газ, благодаря чему ведущим видом транспорта региона является трубопроводный. То Москва в силу своего уникального статуса ключевого финансово-экономического центра страны, обладая разветвлённой и экономически высокоразвитой транспортной системой, с точки зрения экономической специализации ориентирована на другие сектора экономики.

Возвращаясь к особенностям развития транспортной отрасли в приморских регионах, необходимо отметить, что уровень развития транспорта в них также различается, а сами приморские регионы присутствуют во всех выделенных нами типах регионов (таблица 6).

Таблица 6 – Типология приморских регионов России

	Приморские регионы РФ	Тип региона	Коэффициент экономической локализации транспортной отрасли в регионе	Коэффициент рыночной специализации транспортной отрасли в регионе	Коэффициент трудовой локализации транспортной отрасли в регионе	Коэффициент эффективности душевого производства транспортной отрасли в регионе
1	Республика Карелия	II	1,1	0,74	1,6	0,33
2	Архангельская область	III	1,3	1,35	1,4	1,09
3	Ненецкий АО	VI	0,5	0,66	1,4	3,63
4	Калининградская область	II	0,7	0,91	1,2	0,57
5	Ленинградская область	III	1,3	1,26	1,0	1,43
6	Мурманская область	II	0,8	0,91	1,3	0,63
7	г. Санкт-Петербург	III	1,1	1,10	1,1	1,19
8	Республика Калмыкия	I	0,4	0,43	0,9	0,19
9	Краснодарский край	III	1,4	1,51	1,1	1,13
10	Астраханская область	II	1,2	1,19	1,1	0,62
11	Ростовская область	II	1,0	0,98	1,0	0,61
12	Республика Дагестан	I	0,8	0,88	0,9	0,50
13	Ямало-Ненецкий АО	VI	0,9	0,88	1,6	2,16
14	Красноярский край	II	0,9	0,83	1,2	0,85
15	Республика Саха (Якутия)	V	1,0	0,94	1,3	1,11
16	Камчатский край	I	0,7	0,60	0,9	0,58
17	Приморский край	IV	1,9	1,91	1,4	1,11
18	Хабаровский край	IV	1,8	1,70	1,3	1,11
19	Магаданская область	V	0,6	0,92	1,2	0,99
20	Сахалинская область	V	0,4	0,42	1,2	1,08
21	Чукотский автономный округ	I	0,5	0,45	1,0	0,90

Результаты таблицы наглядно демонстрируют, что приморское положение региона не означает автоматическое развитие транспортной отрасли, в основе которой морской вид транспорта. Так в двух приморских регионах России (Республика Карелия и Республика Калмыкия) нет собственных морских портов,

а в Ямало-Ненецком автономном округе морской порт находится на стадии формирования. Приморские регионы России разнообразны по своему природно-климатическому и экономико-географическому положению, что и предопределяет особенности формирования на их территории транспортных кластеров.

2.3 Оценка уровня развития транспортных систем в приморских регионах России

Как уже отмечалось выше, к числу приморских регионов в России относятся 21 субъект. Транспортная система приморских регионов - важный элемент всей национальной транспортной системы. Так из 8519 млн тонн грузов, перевезенных всем национальным транспортным комплексом в 2012 году [62] 1230,2 млн тонн (13,8%) пришлось на приморские регионы. По отдельным видам транспорта этот показатель значительно выше (таблица 7). Так на приморские регионы приходится, что вполне естественно, 100% грузов, переработанных морским транспортом, а кроме того около 30% внутренним водным и 21% железнодорожным.

Таблица 7 – Удельный вес приморских регионов в общенациональных показателях работы транспорта в 2012 году

	РФ в целом (млн т.)	Приморские регионы (млн т.)	Доля приморских регионов (%)
Транспорт - всего	8519	1230,2	13,8
в том числе:			
железнодорожный	1421	308	21,67
автомобильный	5842	300	5,14
морской	601 ¹	601	100,00
внутренний водный	141	42,1	29,86

Источник: составлено автором на основе данных [92, 93].

¹ В официальных данных Федеральной государственной службы статистики учитываются только каботажные морские перевозки, в 2012 году составившие 34 млн тонн. В приведенных расчетах учитываются экспортные, импортные и транзитные грузы.

Говоря о внутренней структуре транспортной системы приморского региона, логично предположить, что основу и ведущую роль в таких регионах должен взять на себя морской транспорт, вокруг которого и организуются остальные виды транспорта, дополняющие его. Однако, как показывают результаты, представленные в таблице 8, это предположение работает лишь для небольшого числа приморских регионов России. К числу таковых относятся Ленинградская область, г. Санкт-Петербург, Краснодарский край, Республика Дагестан, Приморский край и Хабаровский край. Именно в этих регионах на морской транспорт приходится основная доля перерабатываемых грузов. Отдельно стоит отметить, что в трех приморских регионах (Республики Карелия, Республики Калмыкия, Ямало-Ненецкий автономный округ) отсутствуют собственные морские порты, и, соответственно, морской транспорт в этих регионах вообще не представлен.

В целом, в развитии морского транспорта в России необходимо отметить, что согласно официальному реестру морских портов Российской Федерации [75] на 1 января 2014 года в России зарегистрировано 64 морских порта. Основная роль морских портов в России - обеспечение экспортно-импортных грузоперевозок, на долю которых приходится около 75% всех переработанных грузов (по данным 2012 года). При этом экспорт составляет 423 млн тонн (70% от общего объема обработанных грузов), а импорт - всего 30 млн тонн. Такое соотношение вполне соответствует товарной структуре внешней торговли России, при которой основными статьями экспорта являются габаритные природные ресурсы, а импорта товары отраслей промышленности. Кроме того, 42 млн тонн грузов, переработанных морскими портами, относятся к категории транзитных (6,9 % от общего объёма), остальные 106 млн тонн каботажные перевозки, осуществляемые морским транспортом в пределах одного государства.

Таблица 8 – Показатели перевозки грузов различными видами транспорта и их доля в общерегиональных показателях в приморских регионах РФ, 2012 год

	Приморские регионы РФ	Всего, млн тонн	Морской транспорт		Железнодорожный транспорт		Автомобильный транспорт		Воздушный транспорт		Внутренний водный транспорт	
			млн тонн	%	млн тонн	%	млн тонн	%	млн тонн	%	млн тонн	%
1	Республика Карелия	28,7	-	-	26,7	93,0	0,2	0,7	0,013	0,0	1,8	6,3
2	Архангельская область	28,6	8,3	29,0	11,6	40,6	1,2	4,2	-	-	2,2	7,7
3	Ненецкий автономный округ	5,5	0,2	3,6	0	0,0	5,3	96,4	-	-	-	-
4	Калининградская область	28,7	12,7	44,3	15,5	54,0	0,5	1,7	-	-	-	-
5	Ленинградская область	187,4	137,7	73,5	36,7	19,6	5,6	3,0	-	-	7,4	3,9
6	Мурманская область	63,9	28,2	44,1	28,3	44,3	7	11,0	0,4	0,6	-	-
7	г. Санкт-Петербург	83,1	57,8	69,6	7,6	9,1	9,4	11,3	0,9	1,1	7,4	8,9
8	Республика Калмыкия	0,14	-	-	0,04	28,6	0,1	71,4	н/д	-	-	-
9	Краснодарский край	215,1	157,2	73,1	38,9	18,1	18,2	8,5	н/д	-	0,8	0,4
10	Астраханская область	14,5	3,9	26,9	9,2	63,4	0,5	3,4	н/д	-	0,9	6,2
11	Ростовская область	63,2	19,5	30,9	26,1	41,3	7,6	12,0	1,5	2,4	8,5	13,4
12	Республика Дагестан	9,7	6	61,9	2,2	22,7	1,5	15,5	-	-	-	-
13	Ямало-Ненецкий автономный округ	14,3	-	-	0	0,0	14,3	100	-	-	-	-
14	Красноярский край	171,8	1,1	0,6	52,7	30,7	112,4	65,4	0,012	0,0	5,6	3,3
15	Республика Саха (Якутия)	52,4	0,3	0,6	12,7	24,2	36,1	68,9	0,032	0,1	3,3	6,3
16	Камчатский край	7,5	2,5	33,3	0	0,0	5	66,7	-	-	-	-
17	Приморский край	128,2	80,1	62,5	15,2	11,9	32,9	25,7	-	-	-	-
18	Хабаровский край	58,8	28,6	48,6	22,2	37,8	3,8	6,5	0,001	0,0	4,2	7,1
19	Магаданская область	5,5	1,3	23,6	0	0,0	4,2	76,4	0,001	0,0	-	-
20	Сахалинская область	57,6	21,6	37,5	2,3	4,0	33,7	58,5	-	-	-	-
21	Чукотский автономный округ	1,8	0,5	27,8	0	0,0	1,3	72,2	0,001	0,1	-	6,3

Источник: составлено автором на основе данных [92, 23]

По совокупному объему переработанных в 2012 году транспортной системой грузов ведущими приморскими регионами России стали Краснодарский край (215,1 млн тонн), Ленинградская область (187,7 млн тонн), Красноярский край (171,8 млн тонн) и Приморский край (128,2 млн тонн). Именно эти регионы являются крупнейшими транспортными центрами, обслуживающими внешнеторговые операции России по трем направлениям: Юг (Краснодарский край), Запад (Ленинградская область), Восток (Приморский край). Наименьшие объемы переработанных грузов зафиксированы по итогам 2012 года в Республике Калмыкия (0,14 млн тонн), Чукотском автономном округе (1,8 млн тонн) и Ненецком автономном округе (5,5 млн тонн).

Рассмотрим более подробно пространственную структуру транспортных систем приморских регионов России, используя принцип бассейновой дифференциации приморских регионов.

Приморские регионы Балтийского моря, к которым относятся г. Санкт-Петербург, Ленинградская и Калининградская области (рис.5). По совокупному уровню развития транспортной системы эти регионы относятся к числу наиболее развитых регионов России, что в полной мере объясняется их выгодным географическим положением. Транспортные системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области практически всегда рассматриваются как единый элемент, развивающийся в тесном взаимодействии между собой. Во всех регионах данной группы развиты все виды транспорта, а морской вид транспорта, как и полагается в приморских регионах, является системообразующим. На побережье Балтийского моря размещены шесть морских портов, при этом порт Приморск занимает второе место, а Санкт-Петербург - третье по объему переработанных грузов среди всех портов России, уступая лишь порту Новороссийск. В 2012 году показатель работы порта Приморск составил 74,7 млн тонн, порта Санкт-Петербург – 57,8 млн тонн (показатели работы порта Новороссийск – 112,3 млн тонн). Также порт Приморска является крупнейшим среди всех международных портов, расположенных на побережье Балтийского моря (на втором и третьем месте, также располагаются российские порты Санкт-

Петербург и Усть-Луга). В целом из шести российских портов, пять входят в список 20 крупнейших портов Балтийского моря, имея годовой грузооборот выше 10 млн тонн. Вне данного рейтинга остаётся только Выборг с грузооборотом в 1,5 млн тонн по итогам 2012 года [23]

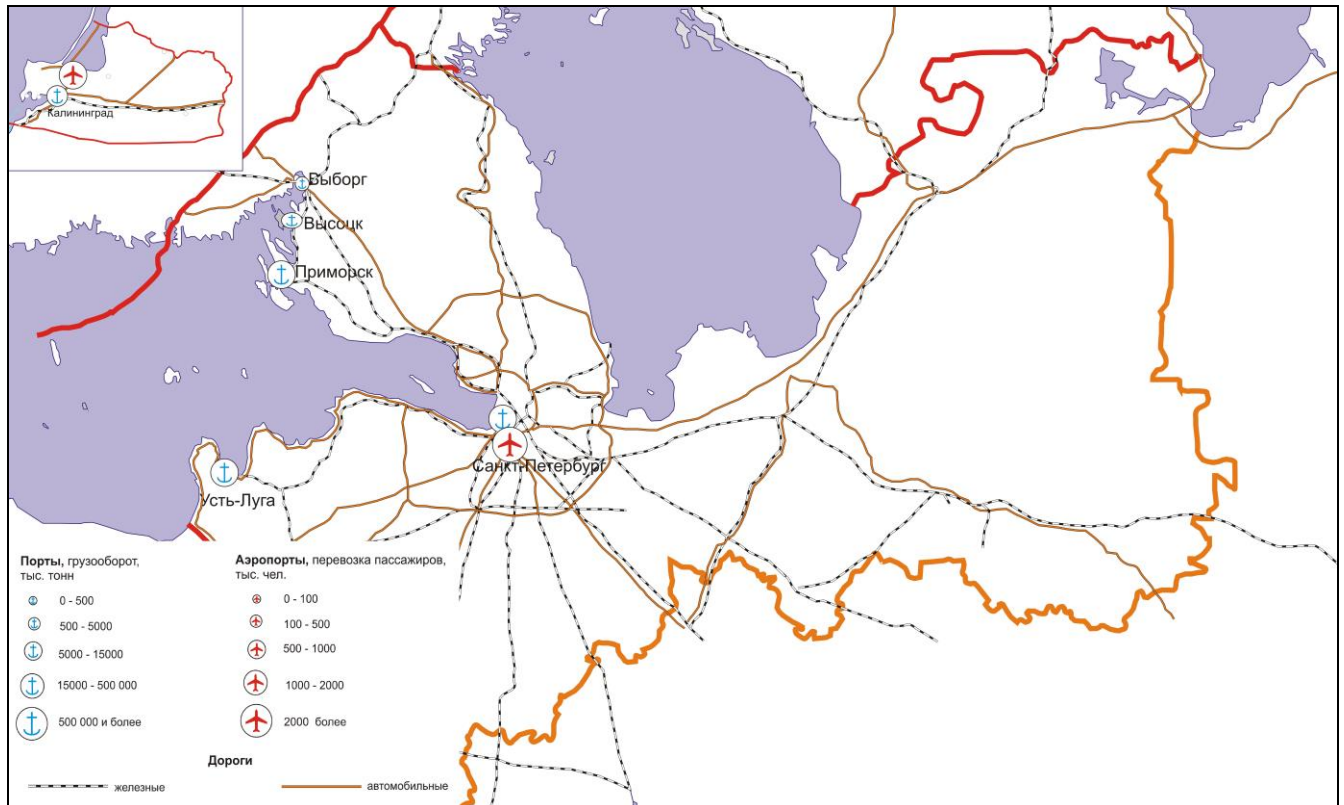


Рисунок 5 – Уровень развития транспортной системы приморских регионов Балтийского моря

Наряду с морским во всех регионах данной группы высоко развит автомобильный и железнодорожный виды транспорта. Обладая разветвлённой сетью автомобильных и железных дорог, данные регионы интегрируются в европейскую транспортную систему (по их территории проходят участки общеевропейских транспортных коридоров), что позволяет рассматривать транспортный комплекс в этих регионах в качестве важнейшего элемента регионального развития.

Для регионов этой группы характерен и высокий уровень развития воздушного транспорта. Аэропорт Пулково в 2012 году перевез чуть более 11 млн

пассажиров, что является лучшим результатом среди всех аэропортов России, расположенных в приморских регионах, аэропорт Калининграда имеет показатель 1,1 млн человек, что также позволяет ему входить в число крупнейших аэропортов приморских регионов.

Согласно проведенной ранее типологии Ленинградская область и город Санкт-Петербург относятся к регионам III типа (регионы умеренной транспортной специализации), а Калининградская область ко II типу (регионы потенциальной транспортной специализации). Это говорит о том, что транспорт в данных регионах играет важную, но не главенствующую роль, обладая высоким потенциалом для дальнейшего развития. Именно в этих регионах целесообразно формировать транспортную систему на основе кластерных инициатив, о чем более подробно в дальнейшем будет написано на примере Калининградской области.

Приморские регионы Черного и Каспийского морей, к которым относятся Ростовская область, Краснодарский край, Астраханская область, Республика Дагестан, Республика Калмыкия. В отличие от регионов Балтийского моря, где высокий уровень развития транспортных систем был характерен для всех регионов группы, здесь регионы более контрастны по уровню развития транспорта. К регионам с высоким уровнем развития транспорта относятся оба субъекта РФ, имеющих выход к Черному морю (Ростовская область и Краснодарский край). Здесь развиты все виды транспорта, центральным из которых является морской транспорт. Именно на побережье Черного моря располагается крупнейший российский порт Новороссийск, на долю которого приходится 20% от всего объема грузов, переработанных морскими портами России. Всего на побережье Черного моря размещено 12 морских портов, совокупный грузооборот которых в 2012 году составил 176 млн тонн (рисунок 6).



Рисунок 6 – Уровень развития транспортной системы приморских регионов Черного и Каспийского морей

Именно Краснодарский край является крупнейшим по объёму перевезенных грузов приморским регионом России (как и среди всех субъектов РФ), превосходя по этому показателю находящуюся на второй строчке Ленинградскую область (30 млн тонн). В приморских регионах Черного моря развиты и наземные виды транспорта, обеспечивая перевозку 50 млн тонн грузов (Краснодарский край) и 35 млн тонн (Ростовская область). Воздушный вид транспорт представлен здесь четырьмя аэропортами, три из которых входят в число крупнейших по объёму перевезенных пассажиров среди всех аэропортов приморского региона. Так, аэропорт Краснодара по итогам 2012 года перевез 2,6 млн пассажиров (2 место среди аэропортов приморских регионов РФ), Сочи - 2,1 млн человек (3 место),

Ростов-на-Дону - 1,8 млн человек (5 место). Говоря о перспективах развития в этих регионах транспортных систем в формате транспортных кластеров, стоит отметить, что в Краснодарском крае сформирован и успешно функционирует мощный транспортный узел, обеспечивающий реализацию внешнеполитических и экономических интересов России в зоне черноморского и средиземноморского экономического сотрудничества. Важным фактором модернизации транспортной системы региона стала инфраструктурная подготовка России к проведению XXII Олимпийских зимних игр и XI Параолимпийских зимних игр 2014 года, что позволило сформировать достаточно крупный транспортный узел в городе Сочи, обеспечив тем самым возможность пространственной диверсификации транспортных потоков региона, сбалансировав тем самым всю транспортную систему региона. Ростовская область в сравнении с Краснодарским краем обладает менее развитой транспортной системой, но также имеет все условия для формирования на своей территории успешно функционирующего транспортного кластера, который активно бы взаимодействовал с Краснодарским, одновременно с этим конкурируя за грузы и пассажиров.

На фоне регионов Черного моря транспортная система приморских регионов Каспийского моря характеризуется достаточно скромным уровнем развития, что объясняется ролью Каспийского моря, обладающего статусом внутреннего моря. Как итог, в трех регионах, выходящих к Каспийскому морю, функционирует всего три порта, совокупный грузооборот которых за 2012 год – 10 млн тонн. При этом приморская Республика Калмыкия не имеет на своей территории ни одного порта, в результате чего именно это республика по итогам 2012 года заняла последнее место по объему перевезенных всей транспортной системой региона грузов среди всех приморских регионов России – 0,14 млн тонн. Согласно типологии регионов по роли транспорта Республика Дагестан и Республика Калмыкия относятся к I типу (регионы нетранспортной специализации), а Астраханская область ко II типу (регионы потенциальной транспортной специализации), и именно в ней из всех субъектов потенциально может быть сформирован транспортный кластер.

Приморские регионы Тихоокеанского бассейна, к числу которых принято относить Приморский край, Хабаровский край, Сахалинскую область, Магаданскую область, Камчатский край. Среди регионов этой группы по уровню развития транспортных систем наблюдается наибольшая дифференциация среди всех групп приморских регионов. Безусловным лидером по уровню развития транспортной системы является Приморский край, обеспечивший в 2012 году перевозку 128 млн тонн груза. Также относительно высоко развита транспортная система в Хабаровском крае и Сахалинской области (совокупный грузооборот в 2012 году превысил 50 млн тонн). А вот в остальных приморских регионах данной группы показатели работы транспортной отрасли весьма скромны и не превышают и 8 млн тонн (Чукотский автономный округ по итогам 2012 года занял предпоследнее место по объему перевезенных грузов среди всех приморских регионов, опередив лишь Республику Калмыкия).

На побережье Тихого океана функционирует 22 морских порта (рисунок 7) лидером среди которых, является порт Восточный (42,5 млн тонн). Всего портами тихоокеанского бассейна в 2012 году переработано совокупно 133 млн тонн (всего на 16 млн тонн больше чем показатель крупнейшего российского порта Новороссийска). С точки зрения отраслевой структуры транспортной системы железнодорожный транспорт представлен лишь в трех наиболее развитых регионах, в то время как авиационный представлен во всех регионах.

Крупнейшим аэропортом в регионах данной группы является аэропорт Владивосток с показателем 1,6 млн перевезенных пассажиров, являясь по этому показателю шестым среди всех аэропортов приморских регионов России. Сеть автомобильных дорог в регионах тихоокеанского бассейна весьма скудна, относительно качественные автодороги соединяют лишь крупные населенные пункты регионов, при этом с остальными регионами России данные регионы связаны, по сути, единственной автомобильной дорогой федерального значения «М-60» и единственной железнодорожной магистралью Транссиб.

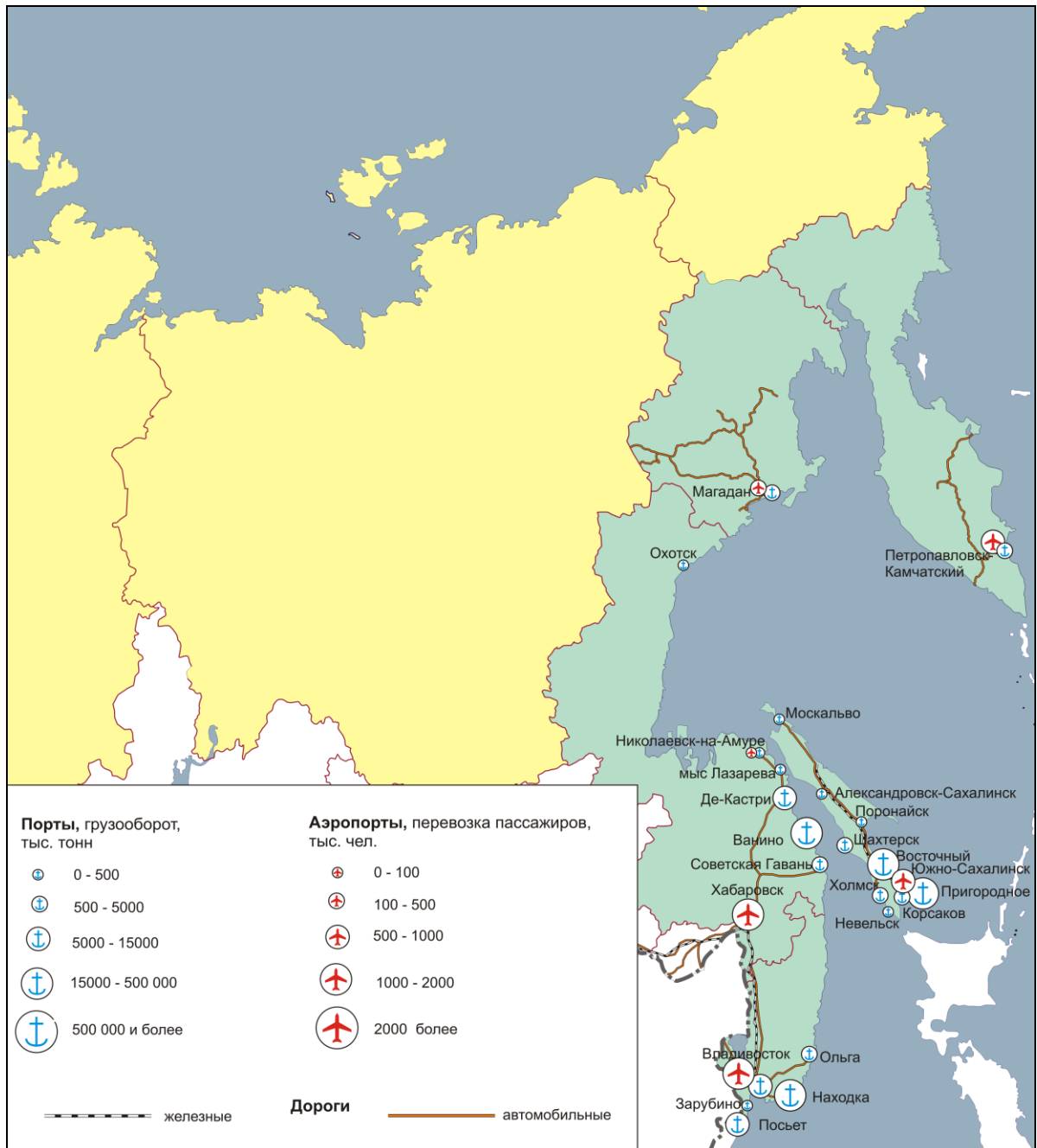


Рисунок 7 – Уровень развития транспортной системы приморских регионов Тихоокеанского бассейна

По разработанной и проведенной типологии регионы тихоокеанского бассейна относятся к трем различным типам: Приморский край и Хабаровский край - IV тип (регионы высокой транспортной специализации), Магаданская и Сахалинская область – V тип (регионы сырьевой специализации), Камчатский край – I тип (регион нетранспортной специализации). С точки зрения перспектив развития транспортного кластера, все регионы данной группы имеют объективные препятствия, которые могут помешать реализации кластерных инициатив в этих регионах. Для Приморского края и Сахалинской области

необходимо проводить политику диверсификации транспортных грузо- и пассажиропотоков, развивая отраслевую структуру транспорта в регионе. Наряду с этим необходимо активно развивать другие отрасли экономики, что позволит создать внутри региональный запрос на качественные транспортные услуги, обеспечить развитие транспорта в формате кластера. В остальных регионах тихоокеанского бассейна транспорт является лишь отраслью вспомогательного характера, обеспечивая работу в первую очередь, добывающих отраслей промышленности. В таких условиях отсутствует внутрорегиональный запрос на разнообразные транспортные услуги, без которого формирование транспортного кластера в регионе нецелесообразно.

Приморские регионы Арктического бассейна, наиболее многочисленные по своему составу и занимающие наибольшую по площади территорию (рисунок 8). В состав данной группы регионов входит Мурманская область, Республика Карелия, Архангельская область, Ненецкий автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Красноярский край, Республика Саха (Якутия), Чукотский автономный округ. Уровень развития транспорта в регионах данной группы имеют ярко выраженную тенденцию. По мере расположения регионов с запада на восток падает и уровень развития транспорта в этих регионах. Наиболее развитыми являются регионы, расположенные в европейской части северного побережья Арктического бассейна, а самые слабо развитые на востоке. Исключение составляет Красноярский край и Республика Саха (Якутия), географически относимые к приморским регионам, но вся транспортная система которых сосредоточена на юге регионов. А с учетом масштабов этих субъектов южные части слабо взаимодействуют с северными приморскими территориями. В результате относить эти регионы к числу приморских регионов можно лишь географически, понимая, что их комплексное развитие более соответствует внутриконтинентальному типу. По объему перевезенных грузов лидером среди всех регионов является Красноярский край (171,8 млн тонн), без учета которого по причинам, указанным выше, лидером можно считать Мурманскую область (63,9 млн тонн).

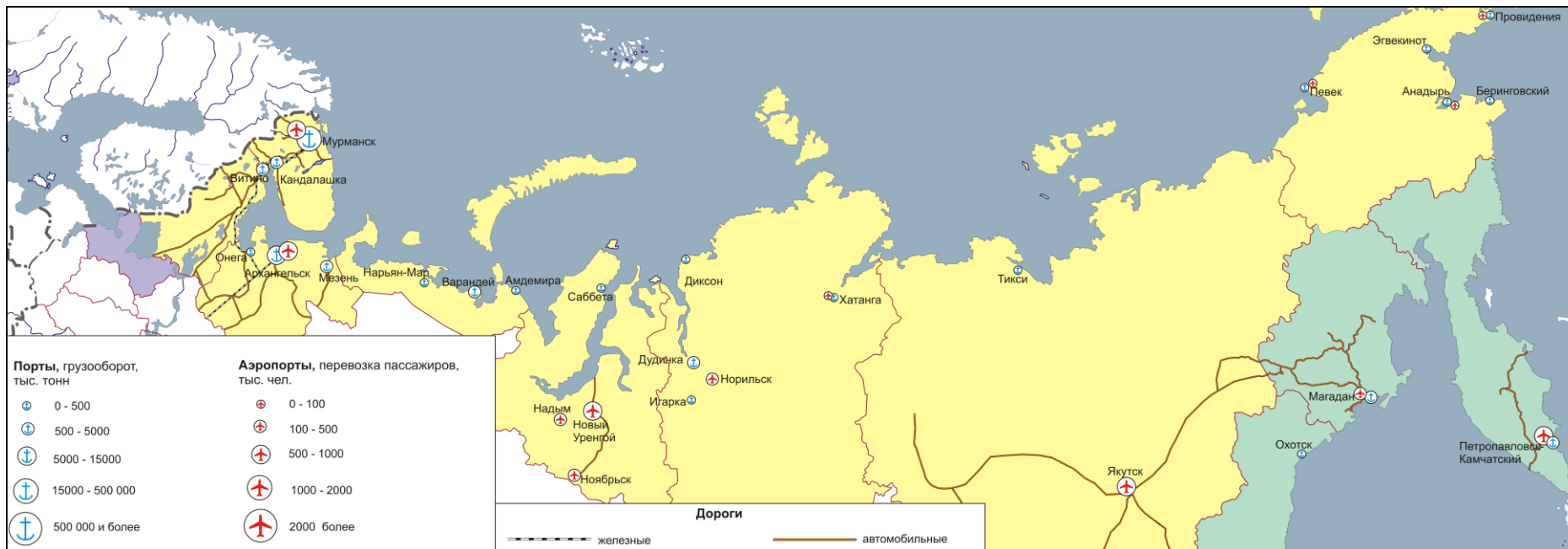


Рисунок 8 – Уровень развития транспортной системы приморских регионов Арктического бассейна

Всего на побережье Арктического бассейна размещено 20 морских портов, почти все из которых обладают достаточно скромными показателями грузооборота. Единственным по-настоящему крупным морским портом является порт Мурманск, грузооборот которого в 2012 году составил 23,6 млн тонн. Совокупный грузооборот всех морских портов составляет 38 млн тонн (то есть без учета Мурманска всего 14,4 млн тонн). Развитая сеть автомобильных и железных дорог представлена только в европейских регионах (Архангельской и Мурманской области, Республике Карелия), в остальных регионах железные дороги отсутствуют (за исключением юга Красноярского края), а автомобильные - имеют фрагментарный характер распространения. В отсутствии качественной наземной транспортной инфраструктуры развитие в этих регионах получает воздушный транспорт. Всего в приморских регионах данной группы функционирует 12 аэропортов (с учетом аэропорта в Красноярске и Якутске), из которых крупнейшим по объему перевезенных пассажиров является аэропорт в Новом Уренгое (0,6 млн пассажиров).

Согласно типологии регионов по роли транспорта здесь представлены 5 типов. Чукотский автономный округ представляет I тип, Республика Карелия. Мурманская область и Красноярский край - II тип, Архангельская область - III тип, Республика Саха (Якутия) - V тип, Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные округа - VI тип. Столь внушительная дифференциация регионов еще раз подтверждает тезис о высокой контрастности условий комплексного функционирования приморских регионов Арктического бассейна. Наиболее перспективными с точки зрения развития транспортных кластеров являются регионы III типа, при этом Красноярский край способен сформировать транспортный кластер внутриконтинентального типа, не учитывающий в своем функционировании морской вид транспорта. Мурманская и Архангельская области наиболее выгодны, с нашей точки зрения, в качестве регионов для развития транспорта на основе кластерных инициатив, хотя внутренние условия для этого в данных регионах все еще находятся на стадии активного формирования.

Проведенная нами типологизация регионов России наглядно демонстрирует различия 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 типы) транспорт на современном этапе развития относится к отраслям специализации, обеспечивающим регион большим числом рабочих мест. В этих регионах транспорт - отрасль стратегического назначения, от развития которой в полной мере зависит дальнейшее комплексное развитие регионов. Также еще в 22 субъектах (второй тип) 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. На наш взгляд, государственная политика по совершенствованию транспортной системы страны должна быть сосредоточена на развитии транспорта именно в этих регионах, потенциально способных стать регионами с ярко выраженной транспортной специализацией.

С точки зрения оценки уровня развития транспортной отрасли в приморских регионах России по совокупному объему переработанных в 2012 году транспортной системой грузов ведущими приморскими регионами стали Краснодарский край (215,1 млн тонн), Ленинградская область (187,7 млн тонн), Красноярский край (171,8 млн тонн) и Приморский край (128,2 млн тонн). Именно эти регионы являются крупнейшими транспортными центрами, обслуживающими внешнеторговые операции России по трем направлениям: Юг (Краснодарский край), Запад (Ленинградская область), Восток (Приморский край). Красноярский край географически относится к приморским регионам, но вся транспортная система региона сосредоточена на юге, максимально далеко от прибрежных территорий, поэтому географически регион хоть и относится к приморским, с точки зрения характеристики развития транспортной системы скорее относится к внутриконтинентальному типу, что делает достаточно условным его присутствие в данной типологии. Наименьшие объемы

переработанных грузов зафиксированы по итогам 2012 года, в Республике Калмыкия (0,14 млн тонн), Чукотском автономном округе (1,8 млн тонн) и Ненецком автономном округе (5,5 млн тонн).

Проведенный анализ уровня развития транспорта в приморских регионах России позволяет выделить регионы, наиболее благоприятные с точки зрения совокупности внешних и внутренних факторов для формирования в границах региона транспортных систем в форме транспортного кластера. К числу таких регионов относится Ленинградская область вместе с г. Санкт-Петербургом, которые при изучении транспорта практически всегда рассматриваются как единый элемент, развивающийся в тесном взаимодействии между собой, Калининградская область, Краснодарский край, Ростовская область, Мурманская область, Архангельская область, Сахалинская область и Приморский край. На примере одного из регионов, вошедших в эту группу, а именно Калининградской области, будет рассмотрена более подробно концептуальные основы организации и управления транспортным кластером в приморском регионе.

ГЛАВА 3 ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ КЛАСТЕРОМ ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА НА ПРИМЕРЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

3.1. Анализ преимуществ кластерной политики и оценка роли транспортного кластера в социально-экономическом развитии приморских регионов.

Как было отмечено в первых главах данного исследования, практические успехи организации кластеров в разных отраслях и развитии приморских регионов рассматривались многими учеными и исследователями. Именно поэтому появляется все больше заинтересованных лиц в развитии территорий, в том числе приморских с помощью организации кластеров.

Под кластерной политикой понимается система государственных мер и механизмов поддержки кластеров, обеспечивающих повышение конкурентоспособности регионов, предприятий, входящих в кластер, а также обеспечивающих внедрение инноваций [26]. Особый интерес к кластерным программам проявляется со стороны региональных органов власти, которые ищут совершенно новые подходы регионального управления, постепенно уходя от традиционных методов развития и используя уникальные преимущества субъектов для повышения конкурентоспособности приморских регионов [119].

Имеется серьезный опыт применения кластерной политики при организации работы отдельных видов отрасли в регионах, однако до настоящего времени сформировать концепцию кластерной модели, в которой отсутствовали бы слабые стороны, никому не удавалось. Поэтому для реализации концепции кластерной политики на практике необходимо определение этапности формирования и выявление инструментов реализации, что позволит значительно снизить риски, и предотвратить потенциальный отрицательный экономический эффект [130].

В данном параграфе будут определены предпосылки реализации кластерной политики, произведен анализ отдельных составляющих кластерной политики территорий, а также обоснованы отличительные особенности метода кластеризации в сравнении с остальными механизмами развития приморских

регионов. В книге К. Кетелса «Кластеры, кластерная политика и конкурентоспособность Швеции в глобальной экономике» отмечается, что импульсом для создания кластерной политики является существование рыночных сбоев. По мнению экономистов, в случае снижения эффективности организации рыночных процессов необходимо внедрение государственного подхода к решению данного вопроса для их нормализации на длительный период.

Внешние эффекты, возникающие при реализации кластерной политики, создают следующие рыночные сбои:

- сбои координации, так как каждый участник создаваемого кластера рассматривает только собственную выгоду, не думая о других субъектах кластера;
- информационные пробелы, так как из-за большого количества участников кластера невозможно учесть все знания необходимые для реализации данного проекта;
- зависимость от принятия решений, поскольку все практические шаги имеют последствие на перспективное развитие кластера в дальнейшем [130].

Таким образом, можно подытожить, что кластерная политика не влияет на развитие рыночных сбоев, наоборот, с помощью реальной конкуренции при формировании кластеров органы власти увеличивают шансы положительных результатов [139].

Преимуществами кластерного подхода развития на региональном уровне являются:

во-первых, региональные инновационно-промышленные кластеры имеют в своей основе сложившуюся устойчивую систему распространения новых технологий, знаний, продукции, так называемую технологическую сеть, которая опирается на совместную научную базу;

во-вторых, предприятия кластера имеют дополнительные конкурентные преимущества за счет возможности осуществлять внутреннюю специализацию и стандартизацию, минимизировать затраты на внедрение инноваций;

в-третьих, важной особенностью инновационно-промышленных кластеров является наличие в их структуре гибких предпринимательских структур – малых

предприятий, которые позволяют формировать инновационные точки роста экономики региона;

в-четвертых, региональные промышленные кластеры чрезвычайно важны для развития малого предпринимательства: они обеспечивают малым фирмам высокую степень специализации при обслуживании конкретной предпринимательской ниши, так как при этом облегчен доступ к капиталу промышленного предприятия, а также активно происходит обмен идеями и передача знаний от специалистов к предпринимателям [37].

Кластерный подход зарекомендовал себя как наиболее успешный способ увеличения конкурентоспособности региональной экономики, так как позволяет организовать эффективную взаимосвязь между основными объектами региональной экономики. Использование кластерной политики позволяет государственным структурам в регионах лучше регулировать курс социально-экономического развития территорий, контролировать и корректировать тенденции хозяйственного развития за счет координации усилий всех заинтересованных сторон. Преимущества, региональных органов власти от реализации кластерного подхода заключаются в том, что кластер позволяет сфокусировать внимание на проблемах и преимуществах экономики. Органы управления кластерами, в которые могут входить и представители властных структур, получают доступ к разнообразной и концентрированной информации о деятельности предприятий, состоянии данного сектора экономики, рынке трудовых ресурсов, что существенно уменьшает объем аналитической работы, выполняемой органами власти, увеличивая уровень ее достоверности [4].

Формирование региональных кластеров основывается на совокупности взаимодействия предпринимательских структур и региональной транспортной инфраструктуры по ключевым товарно-материальным, транспортным, финансовым, информационным и иным потокам; межкластерное взаимодействие осуществляется в рамках промышленно-транспортного кластерного комплекса региона, развитие которого формирует синергетический эффект для региональной экономики.

Одним из преимуществ кластерной политики в развитии транспортной системы в регионах является высокая степень локализации участников транспортного комплекса. Таким образом, снижены затраты на перемещение товаров и услуг в пределах одного региона. Близкое расположение участников кластера способствует выстраиванию кооперационных связей при взаимодополняющей деятельности.

Кластерный подход в развитии отдельных отраслей региона является с каждым годом все более обсуждаемой темой различных межрегиональных и международных совещаний, которую не обходят стороной и первые лица государства. По инициативе Премьер-министра России Д.А. Медведева был произведен отбор пилотных проектов территориальных кластеров и разработаны механизмы их поддержки, в том числе со стороны государственных институтов развития. Благодаря этому 28 августа 2012 года Распоряжением Премьер-министра России Д.А. Медведева был утвержден перечень 25 инновационных территориальных кластеров (Приложение 2) [63]. Однако Калининградская область в нем отсутствует, так как не было подано заявок в Министерство экономического развития Российской Федерации, рассматривающего предлагаемые программы развития инновационных территориальных кластеров. Целесообразно региональным экспертам подготовить соответствующие документы, чтобы дополнить утвержденный перечень региональных кластеров, добавив развитие транспортного кластера на примере Калининградской области в качестве пилотного проекта.

В целом стоит сделать вывод, что кластерное развитие различных отраслей экономики регионов, поддерживаемое руководством государства является новым, эффективным подходом к формированию инновационной экономики, как отдельных субъектов, так и Российской Федерации в целом.

Еще одно преимущество кластера состоит в тесных внутрифирменных связях. В связи с территориальной концентрацией в кластере динамично развивается межфирменное сотрудничество, сильны неформальные личностные коммуникации между участниками. Поэтому распространение наиболее

успешного опыта применения новых технологий и методов управления в кластере происходит предельно быстро. Тем не менее, внутри кластера всегда существует конкуренция, что обеспечивает его динамичное развитие. И, как правило, входящие в кластер предприятия ведут конкурентную борьбу на национальном и международном рынках.

Другое преимущество кластера заключается в «эффекте масштаба». Ряд крупных хозяйствующих субъектов, составляющих «ядро кластера», создают территориально сконцентрированный спрос на однообразные комплектующие, рабочую силу соответствующей квалификации, сервисы и услуги определенной направленности, которые также стремятся территориально локализоваться вокруг «ядра кластера». В результате субподрядчики получают возможность удовлетворения большого спроса со стороны «ядра кластера», экономии на сбытовых и транспортных издержках. Базовые же предприятия и организации выигрывают за счет конкурентной среды, которая в результате складывается между обслуживающим сектором.

Главным преимуществом создания кластера в региональном развитии является агломерационная экономия. Компания, функционирующая в кластере, должна получать выгоду от того, что рядом с ней работают предприятия той же отрасли, той же группы производства. Даже если это конкуренты, и они не дружат, не заключают альянсы, не взаимодействуют в сфере разработок новых продуктов.

Чем выше плотность экономических субъектов на конкретной территории, тем выше степень инновационности производства. Руководители и специалисты общаются друг с другом, вращаются в единой среде, где интенсивно циркулируют идеи. Они знают, что делают конкуренты, могут действовать на опережение. В рамках агломерации происходит переход сотрудников из компании в компанию. Понятно, что отдельное предприятие от этого потеряет, но кластер – приобретет. Ведь за счет миграции распространяются знания.

Наконец, агломерация способствует возникновению технологических партнерств. Вполне логично, если несколько взаимодействующих компаний

(пусть даже конкурентов) будут координировать НИОКР, разработку продуктов, базовых технологий, которые затем претворятся каждым предприятием в конкретные конечные продукты.

Возвращаясь к изучению механизмов формирования транспортного кластера в приморских регионах, в первую очередь стоит отметить что транспорт, играя двойственную роль в развитии экономики приморского региона, по праву считается ключевым фактором формирования экономического и социального пространства.

Особое положение транспортного комплекса объясняется следующим образом. Во-первых, транспортная инфраструктура поддерживает и упрощает коммерческую деятельность, обеспечивая географическую доступность приморского региона. Это касается как национального, так и международного бизнеса. Транспортные сети, являясь центральным элементом в отраслевой и внутрифирменной реструктуризации, играют важнейшую роль в интеграции регионального рынка, обеспечивая физический доступ ко всем составляющим экономической системы.

Высокая роль транспортного кластера объясняется, прежде всего, структурой региональной экономики. Отрасли имеют разную степень чувствительности к изменениям в транспортном секторе. В связи с этим выделяют три группы отраслей, обладающих схожими реакциями на изменения условий перевозки. В первую группу входят отрасли, в которых изменение транспортных условий вызывает перераспределение коммерческой деятельности между приморским и другими регионами страны. Основными характеристиками предприятий в этом случае будут либо относительно высокие доли транспортных расходов в общей стоимости продукции и стремление их сократить, либо попытки переместить производство ближе к рынкам в целях ускоренной доставки и обеспечения сохранности грузов. Сюда относятся отрасли традиционной обрабатывающей промышленности с долей транспортных расходов около 10% и более в общей стоимости товаров и ряд отраслей сектора услуг (включая высокотехнологичные услуги, деловые и финансовые услуги), связанных с

мобильностью их работников. Вторую группу формируют экспортно-ориентированные и импортозамещающие отрасли промышленности, предприятия которых выходят за пределы региональных рынков. Возможные изменения в транспортной сфере стимулируют здесь более быстрые темпы роста в этих секторах, важных для экономики региона. Третья группа отраслей связана с бизнесом, ориентируемым на местный рынок и не нуждающимся в длительных перевозках. Поэтому воздействие транспортного фактора здесь будет минимально. В эту группу входят: розничная торговля, местные деловые услуги, небольшие строительные компании, транспорт, предприятия коммунального обслуживания и некоторые производственные фирмы. Успех этой группы зависит от процветания местных потребителей их продукции и услуг. Вместе с тем данные фирмы также могут быть уязвимы от конкуренции извне.

В настоящее время известны четыре ключевых подхода к исследованию влияния транспорта на социально-экономическое развитие приморского региона:

- 1) через степень его влияния на доступность рынков ресурсов и сбыта;
- 2) через транспортные расходы;
- 3) с помощью опросов предпринимателей относительно степени важности фактора наличия и качества инфраструктуры в размещении производства;
- 4) с помощью анализа инвестиционной активности в регионе.

Эти подходы не исключают друг друга. Более того, часто они используются для комплексного анализа региона. Необходимо рассмотреть более подробно каждый из них.

Первый подход предполагает, что снижение затрат и времени перевозки способствует улучшению доступности рынка, что позволяет отдельным фирмам и регионам при прочих равных производственных условиях извлекать дополнительную прибыль и тем самым повышать конкурентоспособность продукции [24,25]. Этот процесс имеет положительные последствия для быстро растущих регионов и регионов, получающих заметный эффект от масштаба производства, например, крупных мегаполисов. Смена местоположения факторов производства может привести к повышению благосостояния. Как показывает

практика, не существует абсолютно обособленных типов транспортной инфраструктуры, специализирующихся на обслуживании определенных потоков ресурсов. Потоки конкурируют за право пользования имеющимися мощностями на международном, национальном, региональном и локальном уровнях. Их относительный баланс будет различаться в соответствии с географическим положением региона. Так, отдаленный периферийный регион будет иметь больший акцент на местные и региональные потоки, обслуживающие интересы местного бизнеса. Крупный регион, находящийся в центре Европы, будет иметь большую долю международных потоков. Практический смысл вышесказанного заключается в том, что расходы одного типа потоков будут перекладываться на другой. Поэтому обеспечение международных перевозок ложится экологическим и финансовым бременем на крупный регион. Узкие места, вызванные неадекватной пропускной способностью, налагают дополнительные затраты на местных пользователей инфраструктуры. На отдаленные регионы они влияют косвенно, через затрудненную доставку грузов по транзитным маршрутам, что приводит к дополнительным затратам на их национальные и международные потоки.

В обеспечении транспортной доступности приморского региона и развитии инфраструктуры транспортного кластера основное внимание должно быть уделено именно внутрирегиональным потокам. Перевозки, обеспечивающие потоки этого типа, гарантируют постоянную загрузку объектов транспортной инфраструктуры. Вместе с тем, изменяющаяся конкурентная окружающая среда, постоянно растущее количество стран, активно участвующих в мировой экономике, предлагают продукцию и услуги, обладающие высокой ценностью и дешевой производительностью, и быструю по времени поставку товаров по конкурентным ценам. В этой связи наблюдается и рост транзитных и межрегиональных перевозок. Для указанных потоков характерна многовариантность маршрутов доставки. Поэтому в данном случае нельзя гарантировать загрузку конкретных объектов транспортной инфраструктуры.

Распределение перевозок между видами транспорта, возрастание роли международных сообщений, изменение структуры и дальности перевозок по родам грузов влияет на развитие международной и межрегиональной торговли. Возрастающие возможности транспортной инфраструктуры способствуют развитию международной коммерческой деятельности. Специалисты выявляют и обратное воздействие. Растущие товарные потоки рассматриваются как главный фактор спроса на инфраструктурные услуги. В современных условиях указанное двустороннее влияние усиливается. С точки зрения домашнего хозяйства услуги транспортировки оцениваются во временных и стоимостных показателях. Рационализация перевозки ведет к снижению ее стоимости. Поэтому большая часть дохода хозяйства может тратиться на другие товары и услуги. Сокращение временных расходов способствует высвобождению времени, которое может быть использовано для дополнительной предпринимательской деятельности или для участия в процессе потребления. Отрицательные последствия процесса транспортировки, например, загрязнение воздуха или шумность, также должны учитываться при определении стоимостных и временных преимуществ, в процессе оценки возможностей отдельных видов транспорта или маршрутов перевозки. Модернизация транспортной инфраструктуры, позволяющая увеличивать скорость пассажирских перевозок, может способствовать размещению мест проживания работников вдали от производственных зон, снижая плотность заселения и вызывая тем самым существенные изменения в моделях потребления. Таким образом, в зависимости от степени доступности приморского региона, выгоды и затраты от осуществления перевозки в конечном итоге влияют на благосостояние людей.

Второй подход связан с оценкой транспортных затрат. Стандартный аналитический подход к оценке состоит в том, чтобы рассмотреть услуги транспортировки через призму добавленной стоимости. Однако подробно на этом подходе мы не будем останавливаться и сразу перейдем к следующему.

Третий подход предполагает анализ инвестиций в транспортную инфраструктуру региона, приводящих к увеличению стоимости рабочей силы и

ресурсов, используемых в производственном процессе, наряду со стоимостью земли, накопленными инвестициями и эффектом агломерации. Инвестируя в транспортную и коммуникационную отрасли, региональные органы власти и коммерческие структуры могут получать выгоду от пространственного распространения производственной деятельности. Однако модернизация транспортной системы региона автоматически не гарантирует его ускоренное развитие, особенно в тех регионах, где инфраструктура еще не совершенна. Связь между государственными инвестициями в инфраструктуру и частными инвестициями объясняется тем, что эффекты государственных инвестиций имеют позитивное влияние на частные инвестиции. Эффекты замещения предполагают повышение процентных ставок и последующее сокращение чистого объема инвестиций в экономике, вызванное ростом займов правительства на денежном рынке. Они могут оказать негативное влияние на частные инвестиции. Замещение имеет место, так как инвестиции в инфраструктуру ведут к более высоким процентам по проектам, которые финансируются с помощью государства, что в итоге препятствует частным инвестициям. Еще один тип эффекта – дополнительного дохода, предполагает выделение из компании отдельных хозяйственных единиц, специализирующихся на конкретной деятельности. Это позволяет получить дополнительный непредвиденный доход в дополнение к заранее намеченному. Этот подход наглядно иллюстрирует К. Харрис [124]. Отделяя чисто транспортный эффект от более глубокого экономического эффекта, он показал, что инвестиции в автомобильную и железнодорожную инфраструктуру сельской местности США повысили реальное трудоустройство в течение первых двух лет. Эти чистые транспортные эффекты не имели серьезного воздействия на другие виды занятости в этих регионах, потому что большая часть торговых потоков унифицирована и проходит транзитом. Впоследствии эффекты дополнительного дохода сказались негативно на региональном рынке труда. Аналогичный эффект наблюдался и в центральных регионах с развитой сетью портов и аэропортов, через которые проходят транзитные потоки. Однако создание качественно новых объектов транспортной инфраструктуры может

воздействовать на процесс размещения производственной деятельности, приводя к более глубокому экономическому эффекту.

В рамках четвертого подхода роль транспортной инфраструктуры анализируется с помощью опросов предпринимателей об относительной важности инфраструктуры по сравнению с другими факторами размещения производства. Транспортная инфраструктура как непосредственно, так и косвенно воздействует на экономическое развитие не только своего, но и других регионов, иногда отдаленных от них. Косвенный эффект появляется от изменений относительной конкурентоспособности региона, приносимых инфраструктурой. Следовательно, создание нового объекта, обеспечивающего связь с периферийным регионом, повышает потенциал этого приморского региона по сравнению с аналогичным регионом, лишенным такой связи. Прямой эффект, безусловно, более интересен. Он представляет собой объективное и субъективное воздействие¹, которое географически отдаленная инфраструктура может оказывать непосредственно на деятельность внутри приморского региона.

Что касается социальной роли транспортного кластера, то повышение скорости движения транспортных средств в приморском регионе расширяет так называемый радиус доступности — расстояние, на которое целесообразно производить перемещение по совокупности ограничений социального, экономического, медико-физиологического, психологического и другого характера. Сэкономленное время используется людьми для отдыха, развития личности, получения дополнительного заработка, воспитания детей и других лично и социально значимых целей. Помимо перечисленного при пользовании эффективной деятельности транспортного кластера пассажир меньше устает, сокращаются расходы на покупку обуви ввиду меньшего ее износа.

¹ Под объективными воздействиями понимают транспортные затраты, которые несут предприятия для доставки ресурсов и вывоза готовой продукции. Субъективные воздействия подразумевают изменения относительного положения отдельных регионов, преимуществ и недостатков размещения внутри них.

Подводя итог данного параграфа, стоит обобщить преимущества кластерной политики в управлении транспортным комплексом приморского региона:

1. наличие технологической сети, опирающейся на научную базу;
2. дополнительные конкурентные преимущества за счет возможности осуществления внутренней специализации и стандартизации, минимизация затрат на внедрение инноваций;
3. гибкие предпринимательские структуры (малые предприятия), формирующие инновационные точки роста экономики региона;
4. обеспечение малым фирмам высокой степени специализации при обслуживании конкретной предпринимательской ниши;
5. высокая степень локализации участников транспортного комплекса – снижение затрат на перемещение товаров и услуг;
6. конкуренция, обеспечивающая динамичное развития кластера;
7. стремление территориальной локализации вокруг «ядра кластера» удовлетворяет большой спрос со стороны «ядра кластера», экономии на сбытовых и транспортных издержках;
8. агломерационная экономия.

Транспортный кластер имеет комплексное влияние на социально-экономическое развитие региона как на макроуровне, так и применительно к отдельным участникам транспортного кластера, собственно 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. В свою очередь, региональное социально-экономическое развитие является главной движущей силой развития спроса на услуги по перевозке пассажиров и грузов. Изменение структуры производства, растущая интернационализация коммерческой деятельности воздействуют на

характер использования транспортной инфраструктуры и на развитие транспортного кластера в целом.

3.2. Характеристики современной транспортной системы Калининградской области

В предыдущей главе давалась комплексная характеристика уровня развития транспортных систем в приморских регионах. К числу приморских регионов, обладающих наиболее развитой транспортной системой, обеспечивающей, в том числе национальные внешнеэкономические торговые операции, относятся Ленинградская область и г. Санкт-Петербург, Краснодарский край и Приморский край. На их фоне 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 Калининградская область относится к числу важнейших 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 [103].

Обосновывая выбор именно Калининградской области в качестве объекта изучения практических возможностей формирования транспортного кластера, выделим три важнейших фактора повлиявших на выбор:

1. Геополитическое положение Калининградской области, создает уникальные возможности с точки зрения регионального исследования. Окруженный независимыми государствами Европы, регион формируется в условиях достаточно замкнутой системы, что делает его уникальной «лабораторией» по изучению региональных процессов, которые не размываются межрегиональным взаимодействием, характерным для остальных российских регионов.

2. Транспортный комплекс в Калининградской области исторически развивался как отрасль вспомогательного обслуживания ведущих отраслей региона (рыболовство, машиностроение, целлюлозно-бумажная, янтарная и пр.). В Советском Союзе главными транспортными узлами по обслуживанию внешнеторговых операций со странами Европы считались страны Прибалтики, в результате чего получали мощное государственное финансирование для развития национальных транспортных систем. После распада Советского Союза, было принято стратегическое решение по созданию нового мощного транспортного узла по обслуживанию внешнеторговых операций в Ленинградской области, и как итог транспортный комплекс Калининградской области все это время развивался без должного внимания со стороны федерального центра. При этом уникальное географическое положение и специфика внутреннего развития сформировали запрос на создание качественной транспортной системы в регионе, потенциально способной стать отраслью региональной специализации. Формирование такой системы только в начале своего пути и сегодня есть возможность организации транспортной системы в форме кластера, что может значительно повысить потенциал, как самой системы, так и всего региона в целом. Оптимизм придает и возвращение внимания к будущему транспорта региона и со стороны федеральных властей, о чем свидетельствуют заявление Президента России В.В. Путина. "Для нас транспортная инфраструктура всего северо-запада, а Калининграда - особенно, представляет огромное значение, имея в виду анклавное положение региона и то, что он является форпостом контактов с нашими соседями в Европе", - заявил он в г. Балтийске в ходе презентации стратегии комплексного развития транспортной инфраструктуры области [70].

3. Калининградская область полностью окружена странами ЕС, наднациональной организацией одним из принципов функционирования которого, является сокращение социально-экономических диспропорций между различными членами организаций, за счет адаптации лучших практик в странах с недостаточным уровнем развития. Благодаря этому в ЕС умеют не только

определять лучшее, но и грамотно «переносить» это в другие страны, максимально адаптировав под региональную специфику хозяйствования. Для Калининградской области это создаёт уникальные возможности, не только теоретического изучения передового европейского опыта в сфере кластерных инициатив, но и разработки практических механизмов применения этих инициатив на территории области, в том числе и в сфере транспорта.

Современная транспортная система Калининградской области исторически формировалась в период прусского прошлого региона, незначительно изменившись в советский период. Как уже было отмечено выше для Калининградской области того времени транспорт некогда не был отраслью региональной специализации, а выполнял всего лишь вспомогательную роль. С началом рыночных преобразований и кризисом в традиционных для региона отраслях, транспорт начал выходить на ведущие роли став отраслью специализации региона. Так, в 2008 году транспорт сосредотачивал 1/10 часть общей численности занятых в экономике региона, и производил 1/10 часть ВРП. Его развитие происходило быстрее, чем экономики области в целом [20]. Как известно из исследований в предыдущей главе эти показатели по итогам 2012 года снизились до отметок 9,2% и 7,7% соответственно.

Сегодня транспорт в Калининградской области обеспечивает не только функционирование региональной экономики, но и развивает внешнеэкономические связи со многими российскими регионами. Только речной, трубопроводный и внутригородской виды транспорта имеют региональное значение. Очень высока роль морского транспорта области, обеспечивающего внешнеэкономические связи России. Внешнеторговые перевозки выполняются и железнодорожным транспортом, плюс ко всему обеспечивающим транзит грузовых перевозок в направлении Российская Федерация – страны ЕС. Развита и автомобильный транспорт как регионального, так и транснационального уровня. С каждым годом все большую популярность в перевозках пассажиров из/в Калининградскую область набирает воздушный транспорт, единственный в регионе международный гражданский аэропорт "Храброво", включенный в

перечень аэропортов федерального значения. Развитию внешнеэкономических связей хозяйствующих субъектов области и трансграничным перемещениям населения способствует большое количество пограничных переходов (пунктов пропуска) через государственную границу Российской Федерации (Рисунок 9). По информации экс-министра развития инфраструктуры Калининградской области Рольбинова А.С., в Калининградской области различными нормативными актами установлено 25 пунктов пропуска, однако реально функционируют только 21, восемь из которых – автомобильные [78]. К числу недавно открытых пунктов пропуска относится современный автомобильный пункт пропуска Мамоново-II – Гжехотки в регионе был открыт 7 декабря 2010 года, а также сезонный речной пункт пропуска Рыбачий — Нида [69].

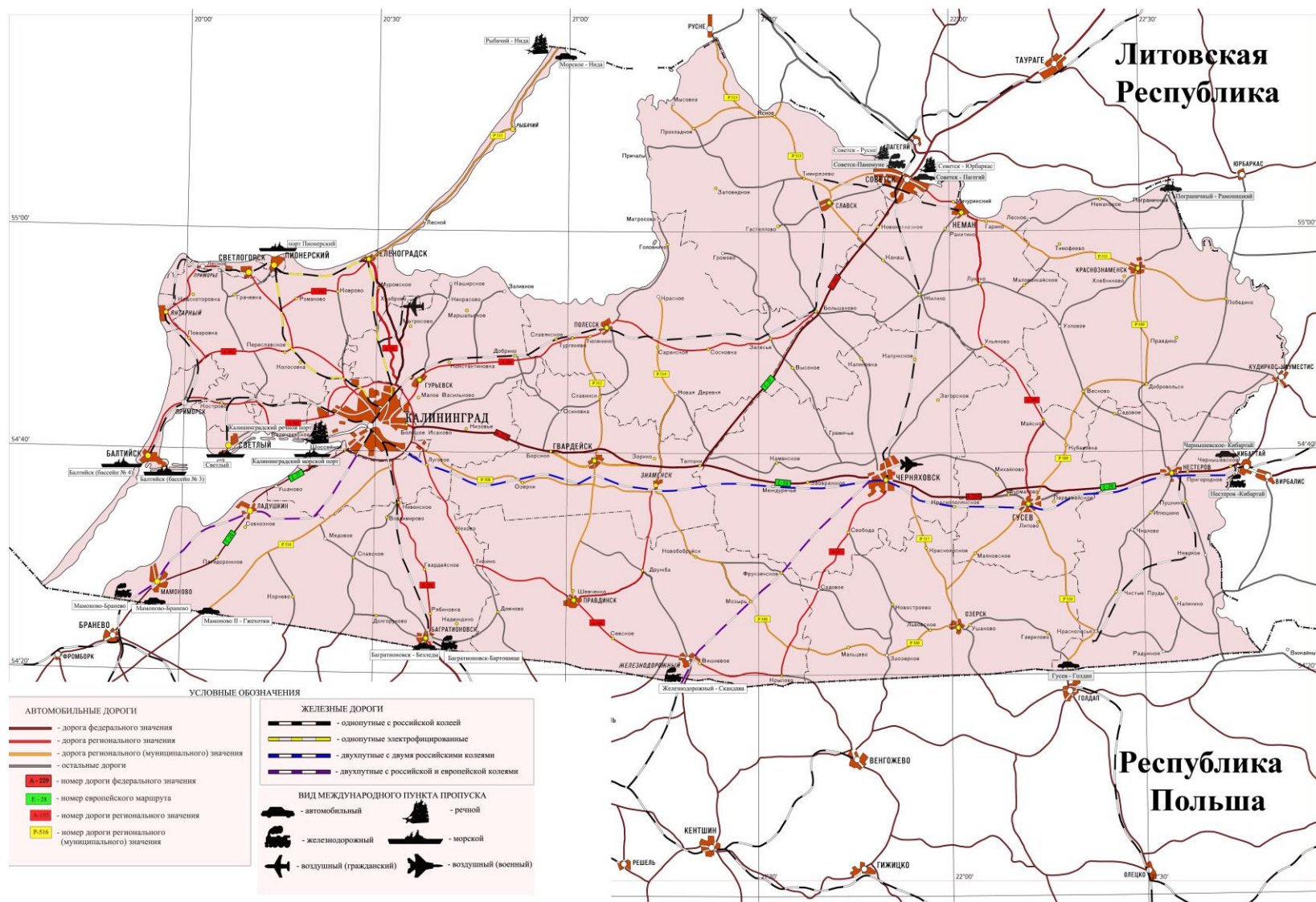


Рисунок 9 – Транспортная система Калининградской области [30]

Динамика изменения объемных показателей работы транспортного комплекса Калининградской области представлена в таблице 9.

Таблица 9 – Динамика работы транспортного комплекса Калининградской области

	ГОДЫ			
	2001	2007	2011	2012
переработка грузов портовым комплексом, млн. т.	5,8	15,6	13,4	12,5
перевозка грузов железнодорожным транспортом, млн. т.	10,8	19,4	14,7	13,4
перевозка грузов автомобильным транспортом через пограничные переходы, млн. т.	1,2	2,191	2,3	2,5
перевозка пассажиров воздушным транспортом, млн. чел.	0,243	1,098	1,23	1,19
перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем сообщении, млн. чел.	0,98	0,74	0,54	0,57
перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, млн. чел.	6,934	5,432	2,659	2,711
перевозка пассажиров автомобильным транспортом в международном сообщении, млн. чел.	0,89	0,866	0,36	0,67

Источник: составлено автором на основе данных [38,33]

Транспортный комплекс Калининградской области структурно состоит из морского, железнодорожного, автомобильного, авиационного и внутреннего водного видов транспорта. Ниже представлена краткая характеристика каждого вида транспорта в отдельности.

Морской транспорт. Центральным элементом морского транспорта Калининградской области является портовый комплекс, представляющий из себя достаточно разветвлённую и территориально разбросанную сеть портовой инфраструктуры, направленную на обеспечение грузопассажирских морских потоков. Весь портовый комплекс региона объединен в единую структуру, которая называется «морской порт Калининград». С точки зрения территориальной организации, морской порт Калининграда состоит из центрального порта, расположенного в городе Калининграде и трех портопунктов:

- «Светлый» территориально расположен в городе Светлом;

- «Балтийск» территориально расположен в городе Балтийске;
- «Пионерский» территориально расположен в городе Пионерский (рисунок 10).



Рисунок 10 - Схема морского порта Калининград

Понятие «портопункт» достаточно распространено в специализированной литературе (в том числе и на русском языке), однако, общепринятого определения данного термина в российской морской документации нет. Данный термин пришел к нам из англоязычных источников (*англ.* «harbour») и означает отдельно оборудованную гавань, административно подчиненную какому-либо порту. Часто вместо понятия «портопункт» используют понятие «грузовой район»¹, хотя оно, на наш взгляд, не в полной мере отражает смысловую нагрузку первого. В

¹ В этом случае морской порт Калининграда территориально разделяют на Прегольский, Светловский и Балтийский грузовые районы, а также удаленный морской терминал Пионерский.

дальнейшем при характеристике портового комплекса Калининградской области, мы будем употреблять понятие портопункта.

Двумя важнейшими показателями, характеризующими уровень развития любого морского порта являются грузооборот/пассажирооборот и число судозаходов. На рисунке 11 представлены данные об объеме грузооборота и число судозаходов морского порта Калининград за период с 1995 по 2011 годы. Как видно из представленного рисунка рост грузооборота порта Калининграда вызван не кардинальным увеличением числа судов, заходящих в порт (2240 заходом в 1995 и 2811 заходов в 2011), а ростом грузоподъемности судов. Так в 1995 году на одно судно приходилось 1,6 тыс. тонн, в 2000 году этот показатель уже составил 1,9 тыс. тонн. После этого произошел кардинальный рост, приведший к тому, что на одно судно в 2005 году приходилось уже 3,7 тыс. тонн, а в 2010 – 5,4 тыс. тонн.

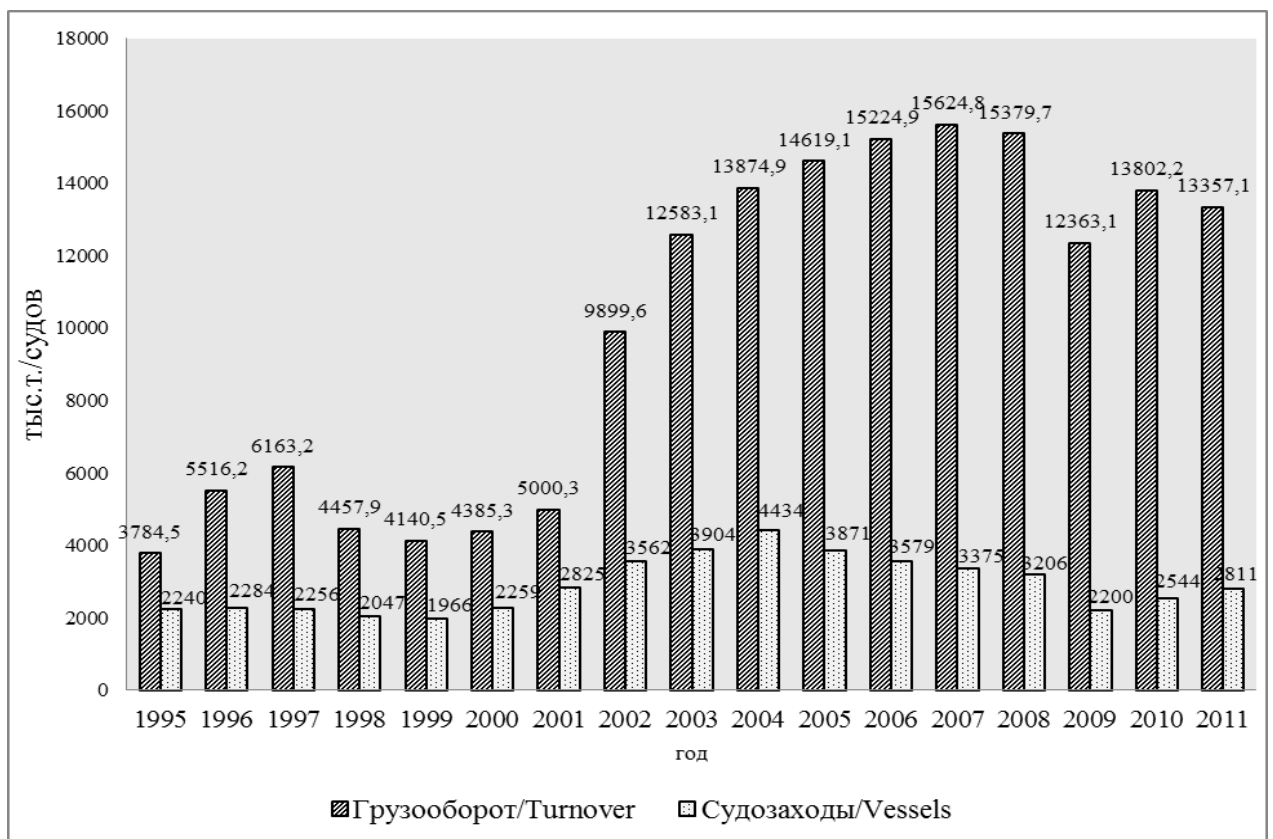


Рисунок 11- Показатели грузооборота и судозахода морского порта Калининград [61]

Морской порт Калининград относится к портам экспортной специализации. В 2011 году 74% перерабатываемых в порту грузов были экспортными (около

10 000 тыс. тонн), а на импорт приходилось лишь 22% (чуть менее 3 000 тыс. тонн). Остальные 4% перерабатываемых грузов (около 500 тыс. тонн) относятся к каботажным¹ грузам. В структуре экспортных грузов львиную долю (около 70%) занимают нефть и нефтепродукты. Далее идут черные и цветные металлы (12%) и уголь и кокс (5%). Импорт более диверсифицирован, хотя и здесь можно выделить три основных вида груза: зерновые (46%), контейнеры (26%) и щебень (22%).

В морском порту Калининграда обустроено 102 причала общей длиной более 15,5 км. В порту осуществляют свою деятельность порядка 30-35 стивидорных компаний (28 компаний на конец 2012 года). Стивидорная компания – это юридическая организация владеющая причалом в порту и осуществляющая погрузочно-разгрузочные работы на этом причале. Из 28 компаний занимавшихся перевалкой груза в 2012 году в морском порту Калининграда можно выделить 4 компании, годовой объем грузооборота которых превысил отметку в 1 000 тонн: «Калининградский морской рыбный порт», «Калининградский морской торговый порт», «Содружество Соя» и «Лукойл Комплексный нефтяной терминал». Эти компании совместно обеспечили 65% грузооборота морского порта Калининграда в 2012 году.

Железнодорожный транспорт. Значительная часть грузов (более 80%) в Калининградскую область завозится железнодорожным транспортом. В регионе функционирует одна из 16 железных дорог России – Калининградская железная дорога – филиал ОАО «Российские железные дороги», образованная (1922 г.) на базе Калининградского отделения Прибалтийской железной дороги. Единственным 100% акционером общества является Российская Федерация. Развернутая длина магистрали составляет 1100 километров, длина главных путей свыше 900 км. Эксплуатационная длина в 2013 году – 667,7 км, из них электрифицировано 95 км. Уникальность железной дороги в наличии участков двойной колеи: европейской - 1435 мм и российской - 1520 мм, которые выходят

¹ Каботаж - термин использующийся в значении «плавание коммерческого грузового или пассажирского судна между морскими портами одного и того же государства».

в Польшу из Калининграда до станции Бранево и из Черняховска до станции Скандава (рисунок 12).



Рисунок 12 - Схема Калининградской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» [20]

Калининградская железная дорога расположена в Трансевропейской сети и на международном уровне работает согласовано с коридором № 9-Д «Киев – Минск – Вильнюс – Калининград», обеспечивающим выход грузопотоков в центральные и восточные районы страны и соединяющим с портовыми терминалами региона и коридором № 1-А «Рига – Калининград – Гданьск», обеспечивающий выход грузопотоков в страны Балтии, Польшу, Германию, Финляндию. Железная дорога имеет пограничные железнодорожные погранпереходы: с АО «Литовские железные дороги» на ст. Советск и Нестеров, с АО «Польские железные дороги» на ст. Мамоново, Багратионовск и Железнодорожный. Железная дорога располагает контейнерными терминалами на ст. Калининград, Черняховск и на подъездном пути морского торгового порта. Дорога осуществляет подачу вагонов широкой колеи 1520 мм на пограничные станции Бранево и Скандава Польской Республики и принимает вагоны узкой колеи 1435 мм на станции Дзержинская-Новая и Черняховск. Пропускная способность Калининградской железной дороги составляет более 35 млн. тонн

грузов в год. Однако сегодня пропускные мощности дороги используются на 60% (рисунок 13). В 2013 году дорогой перевезено 13,9 млн. тонн грузов. В пассажирских перевозках 2013 года достигнуты следующие результаты: в дальнем сообщении - 506 тыс. человек, в пригородном сообщении - 3,1 млн. человек.

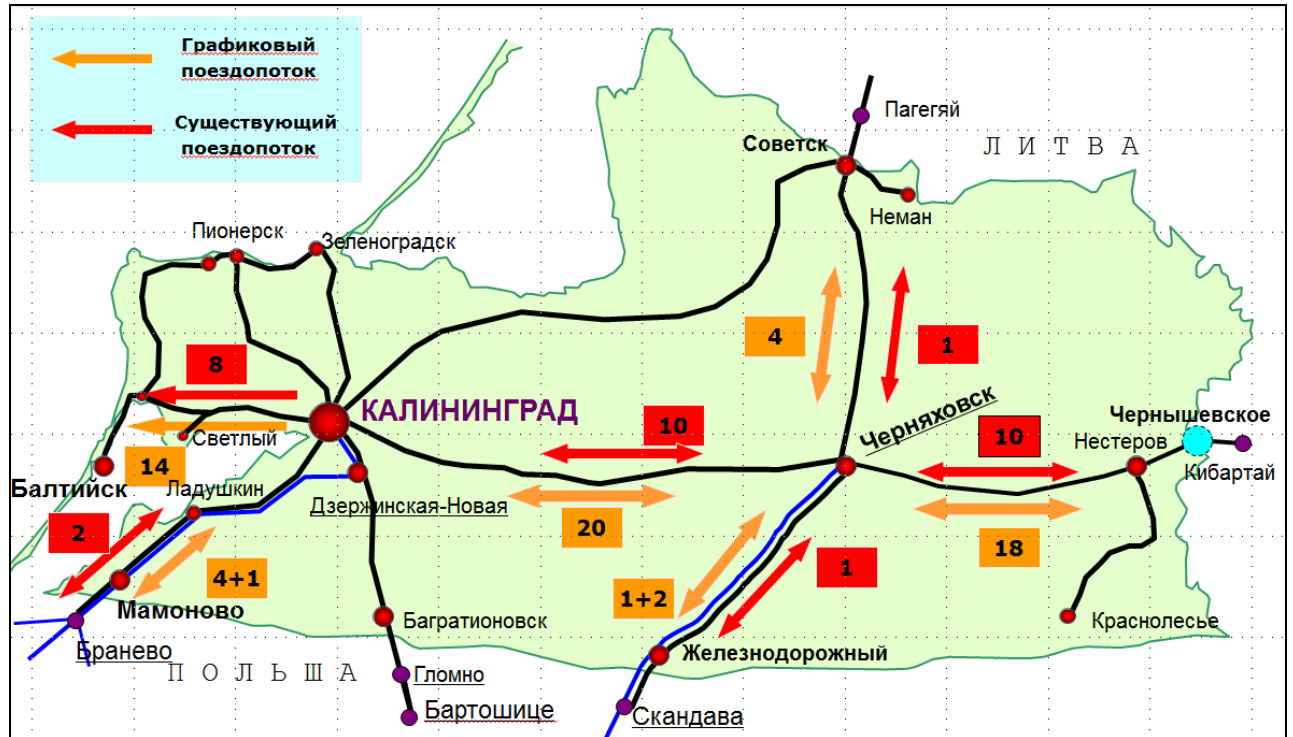


Рисунок 13- Схема поездопотоков (графиковых и существующих) на Калининградской железной дороге [34]

В настоящее время совместно с администрацией городского округа «Город Калининград» прорабатываются схемы организации железнодорожных пассажирских перевозок в черте города, чтобы разгрузить автомобильные дороги от многочисленных пробок автомобилей и автобусов. С апреля 2014 года в городе Калининграде открылся новый маршрут городских железнодорожных перевозок, который соединяет Московский район с центром города. Калининградской железной дорогой совместно с МКП «КалининградГорТранс» был организован подвоз автобусами пассажиров к ранним "рабочим" электропоездам, что позволило жителям окраин за 30 минут без пробок добираться утром на работу в центр города Калининграда и обратно по единому билету.

В 2013 году в Ленинградском районе города была построена платформа и открыт остановочный пункт «Сельма». Все больше жителей области используют данный остановочный пункт – на 1 августа 2013 года среднее количество пассажиров отправляющихся или прибывающих на остановочный пункт составило более 1000 пассажиров в сутки.

Вместе с тем, Калининградской железной дорогой в августе 2012 года подготовлена и одобрена постановлением правительства Калининградской области от 19 ноября 2012 г. № 857 Стратегия развития пригородного железнодорожного сообщения в Калининградской области на период до 2020 года[59]. В стратегии определены приоритетные направления развития пригородного железнодорожного сообщения в Калининградской области.

В соответствии с поручением РЖД концепция организации интермодальных перевозок предполагает, что ежедневно нужно будет принять и организовать перевозку порядка 3 тысяч пассажиров и оперативно доставить их из аэропорта в пункт назначения. Для этого предусматривается возможность создания отдельного терминала для аэроэкспресса, курсирующего в направлении Храброво[47]. В настоящее время в ОАО «РЖД» идет рассмотрение и предварительная оценка различных вариантов технической организации сообщения Калининград - аэропорт Храброво.

По словам заместителя руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимира Чепца ОАО «Российские железные дороги» направит более 8 млрд. рублей на строительство северного обхода Калининграда в направлении порта Балтийск [77]. Строительство будет проходить в 2016-2030 годах в рамках государственной стратегии развития железнодорожного и портового комплекса Калининградской области. Северный обход Калининграда протяженностью более 50 км позволит не только разгрузить областной центр, но и даст возможность дальнейшего развития мощностей грузового порта Балтийск. По мнению руководства Калининградской железной дороги, в настоящее время практически весь поток нефтеналивных и других опасных грузов, предназначенный для городов Балтийск и Светлый,

перерабатывается станцией «Калининград - сортировочный», которая находится в центре города. По этой причине у Калининграда нет резервов для дальнейшего экстенсивного инфраструктурного развития.

В регионе успешно функционирует комбинированная грузопассажирская железнодорожно-паромная линия Засниц (Германия) – Балтийск – Усть-Луга, которая была открыта в 2007 г. и разработана как альтернативная, не зависящая от государств НАТО и Евросоюза, по поручению Президента России Владимира Путина еще в июне 2003 года [31]. Она обеспечивает доставку железнодорожных вагонов морем из порта Засниц в Балтийск и из порта Балтийск в порт Усть-Луга. Ранее таким маршрутом были перевезены из Германии в Ленинградскую область 8 первых высокоскоростных электропоездов поездов «Веларо Рус» компании Сименс под наименованием «Сапсан» [29].

В настоящее время особую озабоченность у правительства Калининградской области вызывает наметившаяся устойчивая тенденция по снижению объёма грузопотоков по всем видам транспорта, за исключением автомобильного.

Есть понимание, что главным объективным обстоятельством этого процесса является происходящее реформирование ОАО «РЖД» в части продажи парка инвентарных вагонов бизнес структурам и происходящее по инициативе ОАО «РЖД» выравнивание железнодорожных тарифов по таблицам № 2 и 3 Прейскуранта 10-01 (сухопутных погранпереходов с морскими). В этих условиях значительно снижается конкурентоспособность Калининградского региона.

При рассмотрении данного вопроса в рамках заседания Регионального координационного совета под председательством начальника Калининградской железной дороги принято решение о подготовке необходимого аналитического материала для подготовки обращений в адрес Государственной Думы РФ и Правительства Российской Федерации о необходимости введения законодательной нормы, обеспечивающей на постоянной основе равные, недискриминационные условия по сравнению с другими субъектами Российской Федерации по стоимости доставки грузов в/из Калининградской области, следующих с/на основную территорию России.

Автомобильный транспорт. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в регионе составляет 6693 километров (92% от общей протяженности), в том числе 203,8 км федерального значения. Плотность автодорожной сети с твердым покрытием Калининградской области в среднем составляет 443 км на 1000 кв. км. Вместе с тем, параметры дорог не соответствуют требованиям современного движения – недостаточная ширина проезжей части, малые радиусы поворотов, наличие на обочинах деревьев. Анализ показывает, что дорожная сеть эксплуатируется с превышением ее технических параметров. Трассы, расположенные на территории области обеспечивают транспортную связь со странами Балтии, Санкт-Петербургом, Финляндией, а также Польшей, Германией и рядом других стран. Автодороги области интегрированы в европейскую сеть автомобильных дорог. По территории области проходят два ответвления трансъевропейских транспортных коридоров: №1-А и №9-Д (рисунок 14).



Рисунок 14 – Трансъевропейские транспортные коридоры в Калининградской области.

Источник: составлено автором на основе данных [150]

Протяженность ответвления №1-А по территории Калининградской области составляет 164 км. В его состав входят основные трассы области: Гвардейск - Неман (62 км), Калининград - Черняховск - Нестеров на участке Калининград - Талпаки (53 км), южный обход г. Калининграда (участок 9 км), Калининград - Мамоново-II (пос. Новоселово) - граница Республики Польша (40 км). По этому направлению осуществляются транспортные связи с Санкт-Петербургом, Финляндией, странами Балтии, Польшей, Германией и другими странами.

Ответвление коридора №9-Д проходит по главной автомагистрали области - автодороге федерального значения «Калининград - Черняховск - Нестеров до границы с Литовской Республикой» протяженностью 142,4 км. При этом участок Калининград - Талпаки (53 км) является совмещенным с ответвлением коридора №1-А. Данная трасса соединяет международный пограничный переход на границе России с Литвой (Чернышевское - Кибартай) с областным центром, портами и автодорогами, ведущими на границу с Польшей, а также обеспечивает движение грузопотоков в центральные и восточные районы страны.

Другие основные автомобильные дороги региона:

1) А-195 «Калининград - Багратионовск – Долгоруково» соединяет Калининград с пограничным переходом «Багратионовск - Безледы (Польша)» и является основной автодорогой для пропуска большегрузных автомобилей, следующих в страны Европы;

2) А-194 «Калининград – Мамоново» соединяет Калининград с пограничным переходом «Мамоново - Гроново (Польша)» и обеспечивает пропуск легкового автотранспорта, следующего в Польшу и страны Европы;

3) А-191 «Калининград – Зеленоградск» обеспечивает выход к побережью Балтийского моря, проезд на Куршскую косу и к пограничному переходу «Морское - Нида (Литва)», движение автотранспорта в аэропорт «Храброво»;

4) А-193 «Калининград – Балтийск» (с ответвлением в г. Светлом) обеспечивает движение автотранспорта в портовые комплексы, расположенные вдоль Калининградского морского канала и в г. Балтийске;

5) северный и южный обходы г. Калининграда.

Рост объемов грузовых и пассажирских перевозок, количества автотранспортных средств (особенно большегрузных автомобилей) приводят к увеличению нагрузки на автодорожную сеть региона. Автодороги, расположенные на ответвлениях международных транспортных коридоров №1-А и №9-Д, а также обеспечивающие выход к государственной границе и городам Приморской зоны («Калининград – Багратионовск», «Калининград – Зеленоградск», «Калининград – Светлогорск»), работают на пределе или с превышением проектных технических параметров.

Недостатки существующей автодорожной сети Калининградской области:

- 1) несоответствие технических параметров многих участков автодорог фактической интенсивности транспортного потока;
- 2) прохождение транспортных потоков по жилым зонам населенных пунктов (г. Калининград, г. Багратионовск, г. Советск, г. Неман, г. Нестеров, г. Черняховск, г. Краснознаменск, пос. Чернышевское);
- 3) отсутствие замкнутой окружной дороги вокруг города Калининграда;
- 4) часть мостовых переходов, расположенных на автодорогах области, не предназначена для пропуска большегрузного транспорта общей массой более 20 тонн;
- 5) недостаточная пропускная способность автомобильных пунктов пропуска через государственную границу.

В Калининградской области зарегистрировано более 320 тысяч легковых автомобилей, около 30 тысяч грузовых автомобилей и автобусов. Область занимает четвертое место в России по обеспеченности ее жителей легковым автотранспортом. В автопарке грузоперевозчиков Калининградской области доля отечественных автомобилей сокращена до минимума.

На сегодняшний день на региональном рынке автомобильных перевозок Калининградской области насчитывается более 200 зарегистрированных перевозчиков различных форм собственности. Среди них можно выделить три основных группы по численности машинного парка. Первая группа перевозчиков, имеющих одну-две машины; вторая группа - перевозчики со средней

численностью машинного парка от трех до десяти машин; третья группа - крупные перевозчики, имеющие свыше десяти машин. Основными видами деятельности на рынке являются каботажные перевозки по Калининградской области, перевозки по направлению «Калининградская область – Россия»; и перевозки по направлению «Калининградская область – Европа».

Пассажирские перевозки по маршрутам внутриобластной (межмуниципальной) автобусной маршрутной сети выполняют тридцать организаций-перевозчиков, из которых по форме собственности 27 являются частными и 3 организации – муниципальными.

Внутриобластная (межмуниципальная) автобусная маршрутная сеть включает 72 маршрута пригородного и 39 маршрутов междугородного сообщения, на которых ежедневно работают более 300 автобусов большой и малой вместимости.

Сегодня по маршрутам внутриобластной автобусной сети ежегодно перевозится до 40 млн. пассажиров, при этом сохраняется потенциал для дальнейшего наращивания пассажиропотоков.

Перевозку грузов автомобильным транспортом осуществляют свыше 1400 хозяйствующих субъектов, в которых на балансе состоит 8066 автотранспортных средств.

По данным министерства промышленности области, в 2011 году предприятие «Автотор» выпустило более 222 тысяч автомобилей, что составило более 15% российского производства автомобилей. Комплексный инвестиционный проект ООО «Автотор Холдинг» по созданию в Калининградской области автомобилестроительного кластера рассчитан до 2018 года и включает полнопрофильные автомобильные производства. В кластер будут входить как уже существующие заводы по производству автомобилей BMW, General Motors, Kia, так и новые совместные предприятия. Всего в рамках автомобильного кластера «Автотор» планирует построить 21 новое производство, из которых 6 - автомобильные заводы полного цикла и 15 заводов по

производству автомобильных компонентов. Новый проект предполагает создание 20 тысяч новых рабочих мест [83].

В настоящее время на территории области ведется строительство ряда объектов транспортной инфраструктуры Калининградской области и в первую очередь строительство Приморского кольца, которое свяжет Калининград с основными приморскими городами и аэропортом. Первая часть этой дороги уже сдана в эксплуатацию, вторая будет завершена в 2015 году.

Необходимо отметить, что разработан проект следующей очереди строительства – до пос. Янтарный. А следующий этап проектных работ предусматривает реконструкцию подъезда к городу Балтийску.

Актуальным стал вопрос о развитии и модернизации в составе Кольцевого маршрута Северного и Южного обходов г.Калининграда с учетом подготовки транспортной инфраструктуры области к Чемпионату мира по футболу в 2018 г.

Одновременно с этим, есть острая необходимость реконструкции других важнейших для региона автомобильных дорог - федеральной трассы «Калининград-Черняховск-Нестеров до границы с Литовской Республикой» до параметров I категории, со строительством обходов городов Черняховск, Нестеров, поселка Талпаки; автодорог «Гусев-Голдап», «Зеленоградск-Морское», маршрут «Калининград-Светлогорск», ускорения строительства обхода г. Советска с мостовым переходом через р. Неман в составе международного транспортного коридора «Рига-Калининград-Гданьск».

Авиационный транспорт. История калининградского аэропорта берет свое начало с аэродрома Девау – первого гражданского аэропорта Германии, в котором ещё до первой мировой войны начала базироваться военная авиация. По условиям Версальского договора военная авиабаза в Девау была ликвидирована, и на её базе был образован гражданский аэропорт. С началом войны аэропорт перешел в подчинение Люфтваффе. 27 января 1945 года был выполнен последний пассажирский рейс из Кёнигсберга, когда город был уже почти блокирован. В мае 1945 года начались работы по созданию аэропорта на территории Восточной Пруссии. Первоначально гражданский аэропорт был образован в Инстербурге

(Черняховск), и уже в мае 1945 года принимал самолёты, в числе пассажиров которых были первые переселенцы.

Осенью было принято решение о создании аэропорта в городе Кёнигсберге, эту роль начал выполнять знаменитый Девау. Девау для приёма реактивных самолётов был непригоден, срочно потребовался аэродром с бетонным покрытием. Было решено использовать совместно с военными аэродром Храброво. 20 марта 1962 года в аэропорту Храброво приземлился первый самолёт Ан-10. С введением второго аэродрома начался рост объёмов перевозок пассажиров. В 1973 году началось строительство нового комплекса аэропорта Храброво, а также реконструкция взлётной полосы и рулёжных дорожек. В мае 1977 года выполнен последний пассажирский рейс с аэродрома Девау, это был рейс в Клайпеду на самолёте Ан-2. 17 июля 1979 года состоялось торжественное открытие первой очереди нового комплекса аэропорта Калининград. Авиаторам был вручён символический ключ от аэропорта. Город получил современное здание пассажирского аэровокзала, который успешно справился с пиком воздушных перевозок в 80-х годах. 29 марта 1989 года аэропорту был присвоен статус международного для выполнения чартерных полётов, с пропускной способностью аэропорта — 400 пассажиров в час.

Название аэропорта исходит из месторасположения, поскольку территориально он находится не в самом Калининграде, а возле посёлка Храброво. В 2009 году международный аэропорт Калининград (Храброво) являлся грузовым хабом, позволяющим осуществлять трансферные грузоперевозки между всеми ведущими грузовыми пунктами России и Европы. В планах ОАО «КД авиа» было сделать из аэропорта крупный транзитный пассажирский авиаузел. Однако с сентября 2009 года полеты авиакомпании были прекращены, а в ноябре 2010 года ОАО "КД авиа" была признана банкротом, в отношении компании была введена процедура конкурсного производства. Реконструкция аэропортового комплекса была заморожена. Оператором регионального аэропорта стало ЗАО «Аэропорт «Храброво». Существенно сократилось количество рейсов (у «КД авиа» их было более 20).

Согласно проекту концепции развития аэропортового комплекса «Храброво», размещенному на сайте правительства Калининградской области, к 2016 году общий пассажиропоток должен составлять 2,144 млн. человек в год. К 2025 году он должен достигнуть 4,46 млн. человек[108].

Внутренний водный транспорт. Калининградская область замечательна системой водных путей (заливов, судоходных рек и каналов), что позволяет совершать плавание из Балтийского моря по Вислинскому заливу, рекам Преголе и Дейме в Куршский залив или, минуя его, по каналам, из Деймы в Неман. При этом внутренние водные пути региона не имеют соприкосновения с внутренними водными путями остальной части Российской Федерации и имеют выход во внутренние водные пути соседних стран.

Правительством Российской Федерации приняты меры по открытию международного судоходства по внутренним водным путям Калининградской области для их использования в целях развития водного туризма. Однако отсутствие объектов инфраструктуры водного туризма, необходимой для обеспечения качественного и полноценного сервиса, а именно: мест для швартовки, причалов, пристаней, подъездных путей, гостиниц, информационных табло в местах возможной остановки судов, сдерживает поток туристов во внутренние воды региона.

Активизация грузо- и пассажиропотока на внутренних водных путях региона потенциально связана с реализацией в регионе проекта европейского водного пути E70 (рисунок 15). Для запуска данного водного маршрута уже реализован проект по созданию сезонного речного пункта пропуска через государственную границу Рыбачий – Нида [69], проводятся проектные работы по созданию пункта стоянки маломерных судов в г. Гвардейске[11], а также рассматривается вопрос о формировании сезонного пункта пропуска в порте Краснофлотском [74]. Развитие внутреннего водного транспорта связано с необходимостью технического восстановления возможностей навигации по рекам и заливам области, а также привлечением частных инвестиций для создания соответствующей инфраструктуры (причал, марины и пр.).



Рисунок 15 – Водный путь E70 в Калининградской области [52]

Подводя итоги анализа транспортной системы Калининградской области можно сделать следующие выводы. Калининградская область благодаря её уникальному географическому расположению находится в очень выгодном положении. Пересечение трансевропейских коридоров, выход к Балтике, близость к европейским столицам – все это благоприятно позволяет развивать все виды транспорта, входящие в транспортную систему Калининградской области. Тем не менее, каждый вид транспорта в регионе развивается своим путем, нередко пересекаясь своими интересами с другими видами перевозок пассажиров и грузов. Для сбалансированного развития транспортного комплекса в работе предлагается схема организации работы транспортного кластера. Что позволит наращивать объемы перевозок грузов и пассажиров (в т.ч. транзитные), развивать и модернизировать существующую транспортную инфраструктуру, повысить уровень сервиса и надежности перевозок, увеличить скорость доставки грузов, обеспечить переход на международные стандарты качества предоставляемых

услуг». Главное условие реализации этого способа – дополнять, а не конкурировать с другими видами транспорта в регионе.

Для реализации существующих возможностей региона должен быть создан мощный транспортный узел, обеспечивающий устойчивые пассажирские и грузовые транспортные связи с субъектами Российской Федерации, государствами ближнего и дальнего зарубежья.

3.3. Концептуальные основы организации и управления транспортным кластером в Калининградской области

Калининградская область обладает условиями для реализации пилотного проекта создания транспортного кластера в приморском регионе. Достаточно развиты все виды транспорта и имеется незамерзающий порт, регион граничит со странами, обладающими развитой транспортной инфраструктурой. Все это дает необходимые условия для создания мощного транспортного кластера международного уровня. Однако, в настоящее время вместо тесного взаимодействия и увеличения общего грузо- и пассажиропотока в области отдельные потенциальные субъекты кластера пытаются поделить существующий грузо- и пассажирооборот между собой, что негативно влияет на развитие каждого предприятия в целом. В регионе нет единого логистического центра (координатора), который бы увязывал все виды транспорта в единую систему для удобства и безопасности пассажиров и грузов. Отсутствует координатор перемещения, ведь для перевозок грузов целесообразно использовать тот вид транспорта, который оптимально подходит для его (груза) транспортировки. Аналогична ситуация и в сфере пассажиропотока. В Калининградской области существующее время расписание авиарейсов, автобусов, пригородных и дальних поездов, а также морских судов не увязано в единую систему, как это делается в странах с высоким уровнем развития транспортных систем. Люди вынуждены при использовании двух и более видов транспорта нести временные затраты, в ожидании своего транспорта, а иногда и тратиться на гостиницу, в случаях если время ожидания приходится на ночное время суток.

Основной целью создания транспортного кластера является рост грузооборота и пассажирооборота транспортной инфраструктуры региона и повышение ее конкурентоспособности. Таким образом, необходимо отметить, что кластер не является юридическим лицом, а лишь объединением юридических лиц, которые действуют на принципах равноправия и паритетности. Все участники объединения при вступлении в кластер берут на себя добровольные обязательства о взаимном содействии и координации усилий для достижения общих целей.

Для эффективной реализации и последующего функционирования в регионе транспортного кластера критически важно чтоб 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. Потенциально такой площадкой может стать Калининградская торгово-промышленная палата, которая является региональным отделением «Российской торгово-промышленной палаты» -негосударственной некоммерческой организации, объединяющей российские коммерческие и некоммерческие организации и индивидуальных предпринимателей. Уже сегодня там создан Комитет по транспорту и таможенной политике, цель которого содействие социально-экономическому развитию Калининградской области, развитию транспортной отрасли региона для превращения Калининградской области в международный транзитный транспортно-логистический узел. Комитет является экспертным, консультативным и общественным органом КТПП по проблемам развития транспортного потенциала Калининградской области и осуществляет свою деятельность во взаимодействии с федеральными, региональными и муниципальными органами власти, общественными объединениями, ассоциациями и иными некоммерческими организациями, а также с коммерческими организациями, осуществляющими свою деятельность в сфере деятельности Комитета

Членами Комитета являются все необходимые участники потенциального транспортного кластера региона: представители комитета по транспорту, по

экономической политике и развитию инфраструктуры Калининградской областной думы, департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области, Калининградского филиала РАНХиГС при Президенте РФ, Калининградского управления Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», ОАО «Калининградский морской торговый порт», ФГУП «Калининградский морской торговый порт», ЗАО «Аэропорт Храброво», «Калининградские железные дороги», ФГАО ВПО «Балтийский федеральный университет им. И. Канта», Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота, ФГБОУ ВПО «Калининградский государственный технический университет» и др.

Ядром кластера, регулирующим его деятельность, в соответствии с разработанной в первой главе моделью, должен стать координационный совет, состоящий из представителей Правительства Калининградской области и федеральных органов власти. Для этого необходимо принятие ряда нормативных правовых актов, как на уровне Правительства Российской Федерации, так и на уровне регионального правительства регулирующих деятельность и механизмы взаимодействия участников транспортного кластера.

Для успешного функционирования транспортного кластера в регионе необходимо создание ассоциации (некоммерческого партнерства), основанного на принципе доверия между участниками и решения спорных вопросов через третейский суд при торгово-промышленной палате. В нем нет общего собственника, а членство — добровольно. Все участники транспортного кластера должны работать над созданием мощного бренда, транспортные услуги которого всегда должны быть качеством выше, чем существующее в регионе (а это — стимул для конкуренции).

Экономический эффект от создания транспортного кластера в Калининградской области будет обусловлен:

- сбалансированным перераспределением грузопотоков и пассажиропотоков в целях пропорционального развития транспортного и производственного комплексов;

- повышением качества предоставляемых услуг, снижение транспортной составляющей себестоимости продукции и услуг;
- созданием дополнительных рабочих мест в системе транспорта и смежных отраслях;
- улучшением показателей безопасности на транспорте;
- снижением техногенной и экологической нагрузок на окружающую среду;
- повышением доступности услуг транспорта для населения;
- повышением качества предоставляемых услуг для предприятий и населения;
- снижением затрат на модернизацию продукции путем передачи части работ партнерам, специализирующимся в конкретных видах деятельности;
- производственной кооперацией, позволяющей эффективно использовать совокупный потенциал сетевых партнеров;
- повышением эффективности процесса обеспечения производства сырьем, материалами, деталями, конструкциями на основе установления долгосрочных партнерских связей;
- повышением эффективности выполнения отдельных управленческих функций за счет разделения труда, специализации, привлечения специализированных организаций;
- повышением эффективности работ в области сбыта и сервисного обслуживания, приобретения необходимых ресурсов;
- повышением надежности сетевых партнеров в инвестиционно-финансовой кооперации.

Развитие транспортного кластера Калининградской области будет направлено на содействие экономическому росту региона и повышению благосостояния его населения за счет обеспечения доступа к качественным и безопасным транспортным услугам, а также превращение географических особенностей Калининградской области в ее конкурентное преимущество. Повышение конкурентоспособности транспортного комплекса Калининградской области на международном рынке транспортных услуг позволит реализовать

транзитный потенциал региона, превратить экспорт транспортных услуг в один из крупнейших источников дохода региона, создать прочную основу для успешной интеграции области в российскую и мировую транспортную систему. Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения означает удовлетворение в полном объеме имеющихся и перспективных потребностей населения по передвижению, ликвидации ограничений на развитие существующих и освоение новых территорий, а также повышение ценовой доступности социально значимых услуг транспорта. Повышение безопасности транспортного комплекса является условием обеспечения гарантированной Конституцией Российской Федерации безопасности граждан. Общенациональным приоритетом является повышение безопасности дорожного движения. Кроме того, важной составляющей этого направления является снижение негативного воздействия транспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения.

С точки зрения пространственной организации транспортный кластер Калининградской области может эффективно функционировать через систему локализованных интермодальных транспортно-логистических центров различной функциональной направленности (узлов), соединенных между собой качественными транспортными коридорами (линиями). Анализ существующей транспортной системы, а также изучение перспектив дальнейшего развития всего региона в целом позволили нам выделить ряд подобных функциональных центров, которые в перспективе могут составить пространственную основу транспортного кластера региона (рисунок 16).

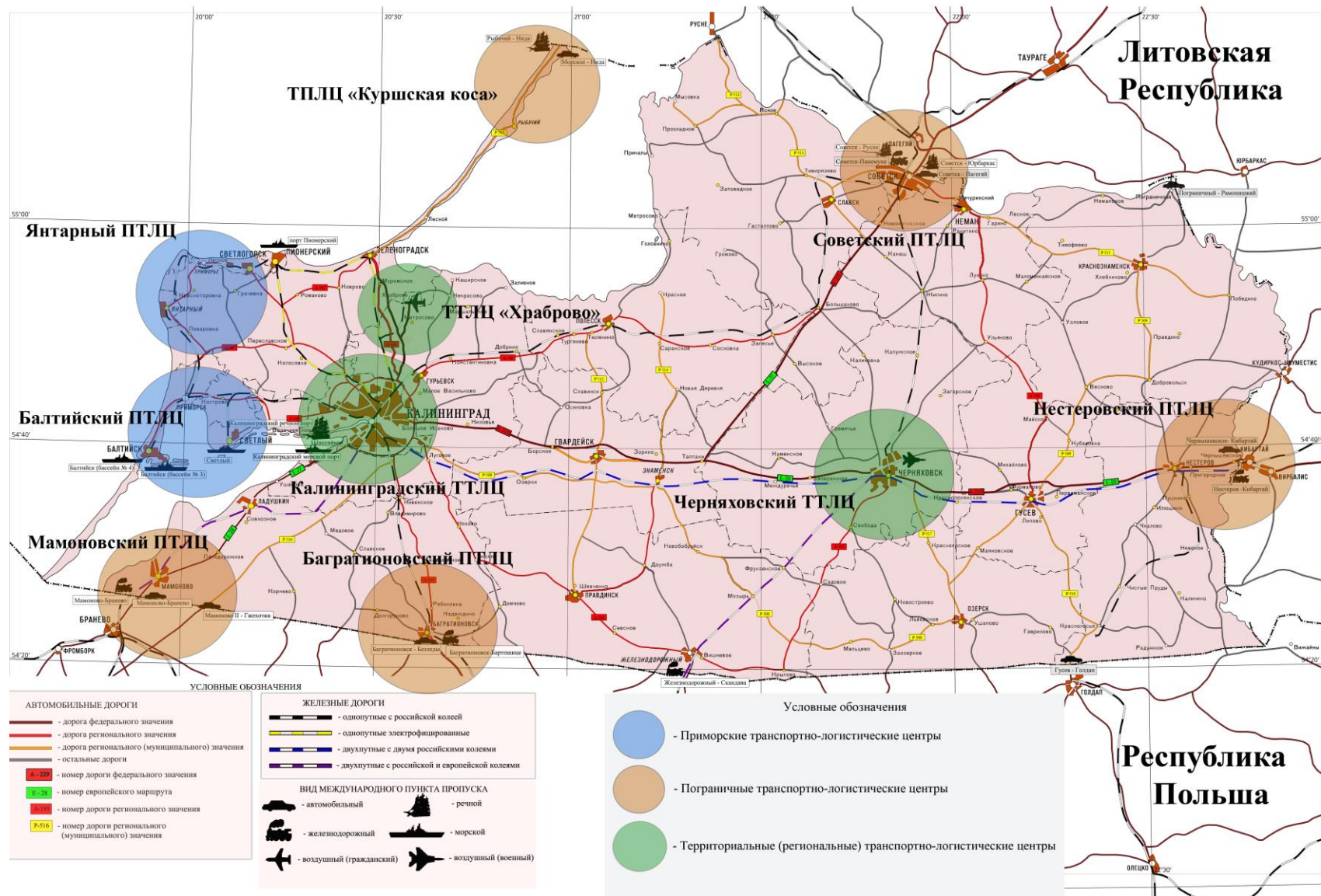


Рисунок 16 – Потенциальные локализованные транспортно-логистические центры транспортного кластера Калининградской области

Источник: составлен автором с использованием [30]

Согласно европейской методологии[96] функционально транспортно-логистические центры (кластеры) подразделяться 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.* Формируются 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.* Формируются 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 различной функциональной направленности, в основе которых интермодальное взаимодействие различных видов транспорта.

Портовые транспортно-логистические центры.

1. **Балтийский портовый транспортно-логистический центр** может быть сформирован на основе Балтийского и Светловского грузовых районов морского порта Калининград, будет специализироваться на грузоперевозках. Центральным элементом данного центра может стать интермодальное

взаимодействие морского и железнодорожного видов транспорта. Для развития данного центра требуется дальнейшее формирование паромно-железнодорожного комплекса в районе г. Балтийска, а также наращивание объемов грузоперевозок Светловским грузовым районом, ведущим элементов которого является «Содружество Соя». Вспомогательным элементом данного 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 [110].

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

Пограничные транспортно-логистические центры

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 данного центра стала возможной благодаря вводу в эксплуатацию в 2010 году нового автомобильного пункта пропуска Мамоново II – Гжехотки. Потенциал развития данного центра связан с активизацией 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. Данный центр потенциально может быть сформирован в районе существующих пунктов пропуска Багратионовск – Безледы (автомобильный пункт пропуска) и Багратионовск – Бартошице (железнодорожный пункт пропуска). Этот центр потенциально будет комбинированного грузопассажирского назначения и будет формироваться в качестве дополняющего Мамоновский транспортно-логистический центр. Создание этого центра будет актуально 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. Ведущим видом транспорта здесь является железнодорожный, обеспечивающий грузовое и пассажирское сообщение между Калининградской областью и основной территорией Российской Федерации. Данный центр территориально наиболее удален от крупных населенных пунктов, в особенности от города Калининграда, что в значительной степени замедляет его развития по принципу транспортного кластера.

6. Советский пограничный транспортно-логистический центр может быть сформирован один из наиболее вариативных инетермодальных транспортно-логистических центров, основу которого могут составить автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт. Формирование данного центра станет возможным при условии создания соответствующей инфраструктуры (нового автомобильного и железнодорожного пункта пропуска в обход центра города Советска, а также существующих на бумаге речных пунктов пропуска) и усиления российско-литовских экономических отношений.

7. Пограничный транспортно-логистический центр «Куршская коса» достаточно уникальный для региона транспортно-логистический центр, основной задачей которого может стать обеспечение туристического пассажиропотока. Центр может обеспечивать интермодальное кластерное

взаимодействие автомобильного и внутреннего водного транспорта, для чего сегодня начинает формироваться 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 данного центра напрямую зависит от активизации внутреннего водного транспорта в регионе, и практического запуска в Калининградской области европейского водного маршрута E70.

Территориальные (региональные) транспортно-логистические центры

8. Черняховский территориальный транспортно-логистический центр. Функционирующий Черняховский транспортный узел по нашей экспертной оценке находится в начале своего переформирования в транспортно-логистический центр. Его потенциал полностью связан с возможностью формирования здесь крупного железнодорожного логистического 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 созданию такого терминала у руководителей Калининградской железной дороги имеются, о чем не раз было озвучено в рамках крупнейшей региональной информационной площадки, на которой собираются специалисты в сфере транспорта – Балтийском транспортном форуме.

9. Территориальный транспортно-логистический центр «Храброво»

Потенциал центра связан с единственным гражданским аэропортом региона – «Храброво». Перспективы его дальнейшего развития увязаны с подготовкой региона к проведению Чемпионата мира по футболу в 2018 году, для чего планируется модернизировать существующий аэровокзальный комплекс, в том числе и взлетно-посадочную полосу. Это позволит «Храброво» принимать воздушные суда трансконтинентального типа. К формированию здесь транспортно-логистического центра будет способствовать и реализация проекта КЖД по созданию прямого скоростного железнодорожного сообщения между

город Калининградом и аэропортом, по примеру существующего железнодорожного сообщения между центром города и аэропортами города Москвы. Приоритет данного центра пассажирские транспортировки, грузоперевозки будут составлять важную, но не определяющую роль для данного центра.

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 проходит перераспределение всего грузо - и пассажиропотока, в результате чего данный узел работает с повышенными нагрузками, что снижает его эффективность. 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 в первую очередь можно отметить:

- создание нового глубоководного морского порта, что позволит «перенести» часть портовых мощностей из староосвоенного центра города Калининграда на новые площади;
- реконструкция окружной автомобильной дороги в обход города Калининграда, а также строительство нового западного обхода предусматривающего строительство нового автомобильного моста через Преголю.

Для формирования эффективно функционирующего транспортного кластера в регионе необходимо предусмотреть не только создание новых локализованных транспортно-логистических центров, но и обеспечить качественное транспортное взаимодействие между ними для чего требуется увеличение пропускной способности транспортной сети Калининградской

области [53], а также доведение ее технических характеристик до уровня, характерного для развитых стран Европы. Для реализации этих задач предусмотрен целый комплекс мероприятий,

1. В сфере автомобильных дорог:

1) создание в области опорной сети автомобильных дорог международного класса, обеспечивающей внутрирегиональные (между промышленными, логистическими и туристско-рекреационными центрами) и международные связи (между пунктами пропуска на государственной границе);

2) завершение строительства кольцевого автодорожного маршрута Приморской рекреационной зоны и новых вводов в прибрежные города;

3) строительство обходов населенных пунктов, в первую очередь городов Черняховска, Советска, и Гусева;

4) сооружение распределительных магистралей, развязок, обходных и кольцевых дорог, замыкание северного и южного обходов г. Калининграда (в том числе со стороны Калининградского залива);

5) модернизация существующих и строительство новых мостовых переходов (в том числе через реку Преголю);

6) приведение существующих автомобильных дорог в нормативное состояние, их реконструкция (доведение до I или II категории, повышение параметров по допустимой нагрузке на ось);

7) развитие сети платных автомобильных дорог, являющихся альтернативными маршрутами на основных направлениях движения.

2. В сфере автомобильного и городского пассажирского транспорта:

1) обновление парка транспортных средств;

2) развитие инфраструктуры существующих, обустройство и открытие новых автомобильных пунктов пропуска через государственную границу;

3) увеличение пропускной способности пунктов пропуска через государственную границу, совершенствование пограничных, таможенных и транспортных технологий пересечения границ.

3. В сфере воздушного транспорта:

- 1) модернизация объектов наземной аэропортовой инфраструктуры;
- 2) расширение географии полетов и применение новых типов воздушных судов;
- 3) модернизация технического обеспечения полетов по воздушным трассам, в районах аэродромов и на высотах ниже нижнего воздушного эшелона;
- 4) внедрение современных технологий сервиса, применение новых типов наземной аэродромной техники и оборудования;
- 5) развитие грузовых авиаперевозок и создание для их обеспечения соответствующей инфраструктуры;
- 6) развитие малой и бизнес-авиации, создание аэродромной инфраструктуры в районах туристско-рекреационной и игровой зон (с перспективами развития гидроавиации и организации "воздушного такси").

4. В сфере водного транспорта:

- 1) реконструкция Калининградского морского канала;
- 2) активизация использования увеличение пропускной и провозной способности внутренних водных путей;
- 3) строительство новых внутренних водных путей с гарантированными габаритами и улучшенными параметрами судовых ходов (на реке Лава и Мазурском канале);
- 4) строительство новых и восстановление ранее существовавших речных портовых грузовых и пассажирских терминалов, морских и речных пассажирских пристаней;
- 5) обеспечение безопасности судоходства и эксплуатации водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

5. В сфере железнодорожного транспорта:

- 1) комплексное развитие инфраструктуры железнодорожных участков на ответвлениях международных транспортных коридоров, повышение пропускной способности основных магистральных железнодорожных линий;

- 2) увеличение пропускной способности железных дорог на подъездах к портовым терминалам и транспортным узлам (г. Калининград, Светловский и Балтийский городские округа), а также к новым промышленным центрам;
- 3) строительство железнодорожного обхода города Калининграда;
- 4) строительство интермодальной линии экспресс-поездов по маршруту Аэропорт «Храброво» - Северный вокзал;
- 5) реконструкция существующих и строительство новых железнодорожных станций и терминалов;
- 6) восстановление отдельных участков железных дорог, строительство новых железнодорожных путей;
- 7) модернизация существующих и строительство новых железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу;
- 8) совершенствование технологий управления перевозками, процедур пересечения государственной границы.

В результате решения поставленных задач протяженность автомобильных дорог общего пользования I и II категорий составит более 700 км, все дороги будут соответствовать нормативным требованиям по интенсивности транспортного потока и осевой нагрузке от автомобилей. Развитие автомобильных дорог будет содействовать ускорению развития туристско-рекреационной и игровой зон.

В сфере воздушного транспорта принципиальным является развитие аэропорта «Храброво», входящего в единую систему узловых аэропортов федерального значения.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей с необходимой навигационной обстановкой составит около 600 км (по сравнению с нынешними 299 км существующих, но не полностью обеспечиваемых путей), что позволит создать условия для увеличения объемов перевозок массовых грузов, развития мультимодальных (смешанных) перевозок, повысить безопасность судоходства, обеспечить поэтапное открытие ВВП для прохода иностранных судов и развития туризма.

Протяженность построенных и реконструированных участков железных дорог общего пользования составит более 150 км.

Приоритетными задачами транспортного кластера по реализации транзитного потенциала транспортного комплекса Калининградской области, усилению его положения на рынке транспортных услуг, увеличению экспорта транспортных услуг являются:

1) реализация комплексных инфраструктурных проектов на направлениях ответвлений международных транспортных коридоров N 1-А и N 9-Д, а также направлениях, ведущих к портовым терминалам, промышленным центрам и транспортным узлам (Калининградский, Черняховский, Балтийский), туристско-рекреационным зонам, пунктам пропуска на государственной границе;

2) развитие сети автомобильных дорог на территории Калининградской области, включение их в международные караванные потоки;

3) создание альтернативных маршрутов на направлениях максимальной концентрации внешнеторговых и транзитных грузо- и пассажиропотоков (скоростные и высокоскоростные магистрали);

4) модернизация и комплексное развитие портов;

5) формирование крупных многофункциональных логистических центров на базе существующей и вновь построенной инфраструктуры для реализации потенциала взаимодействия нескольких видов транспорта;

6) повышение эффективности системы товародвижения;

7) включение аэропортов Калининградской области в международную сеть грузовых и пассажирских трансферных аэропортов;

8) комплексная модернизация и обустройство железнодорожных, автомобильных, морских и речных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, прилегающей пограничной и приграничной инфраструктуры указанных видов транспорта;

9) обновление парка транспортных средств для повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на рынке транспортных услуг.

Приоритетными задачами транспортного кластера по повышению эффективности системы товародвижения Калининградской области являются:

- 1) интеграция производственных и транспортных процессов;
- 2) внедрение современных логистических и информационных технологий, развитие транспортной логистики, создание транспортно-логистических центров;
- 3) создание единого информационного ресурса и его интеграция в аналогичные ресурсы зарубежных стран;
- 4) повышение эффективности грузодвижения в системе внешней торговли, упрощение пограничных и таможенных процедур на основе внедрения передовых управленческих технологий;
- 5) развитие складского хозяйства и терминалов, грузовых дворов на железнодорожных станциях;
- 6) увеличение скорости обработки и транспортировки грузов, сокращение уровня непроизводительных складских запасов за счет использования интермодальных технологий, развития контейнерных перевозок, применения контрейлеров и транспортных пакетов;
- 7) информатизация всех аспектов транспортного процесса, обеспечение контроля процессов товародвижения в режиме реального времени.

Приоритетными задачами транспортного кластера Калининградской области по повышению качества транспортных услуг для населения являются:

- 1) строительство и реконструкция сети автомобильных дорог общего пользования;
- 2) реализация комплекса локальных транспортных проектов (строительство кольцевого автодорожного маршрута Приморской рекреационной зоны, новых мостовых переходов и путепроводов, глубоководного порта в Балтийском городском округе, увеличение объема пассажирских перевозок воздушным транспортом и другие);
- 3) обеспечение приемки ведомственных дорог в сельских и лесных районах в сеть дорог общего пользования с предварительным приведением их в нормативное техническое состояние;

4) развитие системы общественного пассажирского транспорта (пригородного и междугородного автобусного сообщения, внутриобластного железнодорожного пассажирского транспорта для малых расстояний, морских и речных пассажирских перевозок в тех частях области, где эти виды транспорта являются безальтернативными или могут создать конкуренцию) и расширение его маршрутной сети;

5) обновление парка транспортных средств на пассажирском транспорте общего пользования, оптимизация количества подвижного состава автобусного парка;

6) повышение ценовой доступности услуг общественного транспорта для абсолютного большинства населения при обеспечении стандартов качества перевозок;

7) повышение доступности транспорта для людей с ограниченными возможностями и других категорий маломобильных граждан;

8) развитие магистральных видов транспорта, восстановление роли гражданской авиации как общедоступного вида магистрального транспорта;

9) развитие ускоренных и экспресс-пассажирских железнодорожных перевозок;

10) создание единого информационного ресурса на пассажирском транспорте, внедрение современных технологий дистанционного резервирования и оплаты билетов.

Приоритетными задачами транспортного кластера Калининградской области по повышению безопасности грузовых и пассажирских перевозок являются:

1) повышение безопасности дорожного движения;

2) совершенствование и техническая модернизация систем обеспечения безопасности судоходства, портов, управления воздушным движением, железнодорожным транспортом;

3) применение экологически ориентированных и ресурсосберегающих транспортных технологий;

4) снижение вклада транспорта в климатическое загрязнение атмосферы, уменьшение других транспортных загрязнений, оценка воздействия транспорта на окружающую среду и условия проживания людей, проведение экологического мониторинга;

5) создание условий, стимулирующих обновление парка транспортных средств, приведение его в соответствие с международными стандартами безопасности и экологии;

6) антитеррористическая защищенность транспортных процессов.

Подводя итог данной части нашего исследования, целесообразно обобщить вышеизложенный материал в качестве резюмирующих выводов:

1. Калининградская область по своим географическим и геополитическим признакам является наиболее подходящим субъектом Российской Федерации для реализации эффективно функционирующего транспортного кластера.

2. Реализация кластерных инициатив в сфере транспорта Калининградской области позволит достичь следующих целей:

- увеличение грузооборота и пассажирооборота транспортной инфраструктуры и повышение ее конкурентоспособности;

- повышение качества и безопасности предлагаемых транспортных услуг;

- повышение доступности услуг транспортного комплекса и снижение себестоимости предлагаемых услуг.

- реализация транзитного потенциала региона.

- улучшение регионального инвестиционного климата в сфере транспортных услуг.

3. Участниками транспортного кластера Калининградской области должны являться:

- 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.

4. Для эффективной реализации и последующего функционирования в регионе транспортного кластера критически важно чтоб 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.

5. Ядром кластера, регулирующим деятельность транспортного кластера Калининградской области должен стать координационный совет, состоящий из представителей Правительства Калининградской области и федеральных органов власти.

6. Для развития транспортного комплекса Калининградской области на основе кластерных инициатив должна сформировать пространственная структура, узлами которой будут 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).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение остановимся на основных выводах, полученных в результате исследования.

1. История развития теории кластеров достаточно богатая и уходит своими корнями в конец XIX века. Многие зарубежные и отечественные ученые посвятили свои научные исследования изучению кластеризации, кластерной политики, инноваций, конкурентоспособности. В настоящее время по всему миру продолжаются теоретические дискуссии о содержании и необходимости кластерной концепции, одновременно наблюдается активный рост применения кластерных проектов на практике. В России пока еще преимущества кластерных технологий воспринимаются в экономическом сообществе достаточно слабо; комплексных, систематичных научных исследований крайне мало, а по основам создания, организации, управления и развития транспортных кластеров в приморских регионах России и во все нет.

Несмотря на большое разнообразие различных подходов к определению понятия «кластер», основное содержание сути этого понятия остается практически неизменным. Кластер характеризуется как географически-локализованное, отраслевое объединение сотрудничающих и одновременно конкурирующих предприятий и связанных с ними организаций, обладающих общностью используемых технологий, сырьевой базой, инновационная деятельность которых направлена на усиление конкурентных преимуществ друг друга. В нашей стране пока нет законодательно закреплённого понятия «кластер».

Существуют различные теоретические подходы к вопросам классификации кластеров. При этом используется достаточно обширный набор признаков, по которым кластеры предприятий объединяются в однородные группы. Исходя из приоритетов функционирования, можно выделить четыре основных вида кластеров: региональные, кластеры с вертикальными производственными связями, промышленные и отраслевые. Исходя из отраслевой специфики, кластеры можно подразделить на: дискретные, инновационные и «творческие»

кластеры, процессные, туристические и транспортно-логистические кластеры. Кластеры оказывают значительное влияние на развитие отраслей экономики во всех странах и регионах. На наш взгляд, создание кластера инновационных предприятий в субъектах страны окажет положительное влияние на различные сферы жизнедеятельности.

2. Развитие транспортной системы в локальном взаимосвязанном пространстве (регионе) может происходить в формате транспортного кластера или транспортного комплекса. По сути это две разновидности формы пространственной организации транспортной системы. Исходя из теоретических представлений о понятии кластер и особенностей формирования и развития транспортных систем, автором предлагается понимать под транспортным кластером 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 между ними есть значительная разница в специфике внутренней организации, которую можно охарактеризовать через ряд положений:

- В транспортном комплексе вертикальные связи преобладают над горизонтальными, в транспортном кластере – наоборот (преобладание горизонтальных связей над вертикальными).

- В транспортном комплексе конкуренция не является важнейшим инструментом развития, а зачастую носит разрушительный стагнационный эффект. В кластере конкуренция неотъемлемая часть системы, в отсутствие которой кластер перестает развиваться.

- Транспортный комплекс – формируемая форма организации транспортной системы в пределах локализованной территории, транспортный кластер формирующаяся 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 удержаться в состоянии покоя.

3. Транспортный кластер более качественная, нежели транспортный комплекс 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.

Эффективно функционирующий транспортный кластер структурно должен состоять из шести компонентов (специализированных участников кластера), каждый из которых выполняет определенные функции внутри кластера: («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. Транспортные кластеры наиболее успешно могут формироваться в регионах, имеющих существенный транзитный потенциал. Исходя из этого, особое место среди регионов Российской Федерации для создания транспортных кластеров занимают приморские регионы, важным составляющим элементом морехозяйственного комплекса которых является транспортная отрасль, с

системообразующей ролью морского транспорта (это характерно не для всех приморских регионов, но для большей их части). Уровень развития транспорта в приморских регионах напрямую зависит от географического положения и социально-экономического развития региона, расположен ли он на пути важнейших для государства внешнеторговых транспортных коридоров, или находится в стороне от них. Развитие транспорта в приморских регионах является важной стратегической задачей государства, так как именно через них проходят основные экспортно-импортные торговые операции России. При этом необходимо понимать, какие именно приморские регионы обладают стратегическим значением для государства, и в каких из них транспорт не только обеспечивает общегосударственные интересы, но и является самостоятельной отраслью региональной специализации способствующей комплексному развитию региона. Для этого была проведена типологизация регионов России, которая наглядно демонстрирует различие, как в уровне внутреннего развития транспорта, так и в его значении для национальных стратегических интересов. Из 83 трех субъектов РФ, попавших в наше исследование, лишь в 24 (третий и четвертые типы) транспорт на современном этапе развития относится к отраслям специализации, обеспечивающим регион большим числом рабочих мест. В этих регионах транспорт - отрасль стратегического назначения, от развития которой в полной мере зависит дальнейшее комплексное развитие регионов. Также еще в 22 субъектах (2 тип) 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. На наш взгляд, дальнейшая государственная политика по совершенствованию транспортной системы страны должна быть сосредоточена на развитии транспорта именно в этих регионах, потенциально способных стать регионами с ярко выраженной транспортной специализацией.

С точки зрения комплексной оценки уровня развития транспортной отрасли в приморских регионах России, по совокупному объему переработанных в 2012 году транспортной системой грузов, ведущими приморскими регионами стали Краснодарский край (215,1 млн. тонн), Ленинградская область (187,7 млн. тонн), Красноярский край (171,8 млн. тонн) и Приморский край (128,2 млн. тонн). Именно эти регионы являются крупнейшими транспортными центрами, обслуживающими внешнеторговые операции России по трем направлениям: Юг (Краснодарский край), Запад (Ленинградская область), Восток (Приморский край). Красноярский край географически относится к приморским регионам, но вся транспортная система региона сосредоточена на юге, максимально далеко от прибрежных территорий, поэтому по географии регион хоть и относится к приморским, с точки зрения характеристики развития транспортной системы скорее относится к внутриконтинентальному типу регионов, что делает достаточно условным его присутствие в данном исследовании. Наименьшие объемы переработанных грузов зафиксированы по итогам 2012 года, в Республике Калмыкия (0,14 млн. тонн), Чукотском автономном округе (1,8 млн. тонн) и Ненецком автономном округе (5,5 млн. тонн).

Проведенный анализ уровня развития транспорта в приморских регионах России, позволяет выделить регионы наиболее благоприятные с точки зрения совокупности внешних и внутренних факторов для формирования в границах региона транспортных систем в форме транспортного кластера. К числу таких регионов относятся Ленинградская область вместе с г. Санкт-Петербургом, которые при изучении транспорта практически всегда рассматриваются как единый элемент, развивающийся в тесном взаимодействии между собой, Калининградская область, Краснодарский край, Ростовская область, Мурманская область, Архангельская область, Сахалинская область и Приморский край.

4. Транспортный кластер в приморских регионах имеет комплексное влияние на социально-экономическое развитие региона как на макроуровне, так и применительно к отдельным участникам транспортного кластера, собственно 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. В свою очередь, региональное социально-экономическое развитие является главной движущей силой развития спроса на услуги по перевозке пассажиров и грузов. Изменение структуры производства, растущая интернационализация коммерческой деятельности воздействуют на характер использования транспортной инфраструктуры и на развитие транспортного кластера в целом. Транспорт является основой морехозяйственного комплекса для большинства приморских регионов России, это в полной мере относится и к Калининградской области. Развитие транспортной отрасли в формате кластера в этом регионе усиливается благодаря её выгодному (с точки зрения развития транспорта) географическому расположению. Пересечение трансъевропейских коридоров, выход к Балтике, близость к европейским столицам – все это благоприятно позволяет развивать все виды транспорта, входящие в транспортную систему Калининградской области. Тем не менее, каждый вид транспорта в регионе развивается своим путем, нередко пересекаясь своими интересами с другими видами перевозок пассажиров и грузов. Для сбалансированного развития транспортного комплекса в работе предлагается схема организации работы транспортного кластера. Что позволит наращивать объемы перевозок грузов и пассажиров (в т.ч. транзитные), развивать и модернизировать существующую транспортную инфраструктуру, повысить уровень сервиса и надежности перевозок, увеличить скорость доставки грузов, обеспечить переход на международные стандарты качества предоставляемых услуг». Главное условие реализации этого способа – дополнять, а не конкурировать с другими видами транспорта в регионе.

Реализация кластерных инициатив в сфере транспорта Калининградской области позволит достичь следующих целей:

- увеличение грузооборота и пассажирооборота транспортной инфраструктуры и повышение ее конкурентоспособности;

- повышение качества и безопасности предлагаемых транспортных услуг;
- повышение доступности услуг транспортного комплекса и снижение себестоимости предлагаемых услуг.
- реализация транзитного потенциала региона.
- улучшение регионального инвестиционного климата в сфере транспортных услуг.

Участниками транспортного кластера Калининградской области должны являться:

- 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.

Для эффективной реализации и последующего функционирования в регионе транспортного кластера критически важно чтоб 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. Для развития транспортного комплекса Калининградской области на основе кластерных инициатив должна сформироваться пространственная структура, узлами которой будут 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).

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. *Алаев Э.Б.* Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь. М.: Мысль, 1983. – 350 с..
2. *Андрианов А.Ю.* Кластеры как инструмент развития некоммерческих организаций // Электронный журнал ВлГУ «Экономика региона». – 2007. – №18. URL: <http://www.journal.vlsu.ru>. (Дата обращения 04.04.2014).
3. *Андрианов В.А.* Перспективы развития транспортного комплекса.//Региональная экономика в информационном измерении: модели, оценки, прогнозы. Сборник научных трудов. Под ред. Иванова Е.Ю.: Нижегородцева Р.М. Москва-Барнаул. 2003. С.25-35.
4. *Блудова С. Н.* Преимущества кластерного подхода в управлении экономикой // Сборник научных трудов СевКавГТУ. Серия «Экономика». – Ставрополь, 2006. №3. С. 14-18.
5. *Бугроменко В.Н.* Транспорт в территориальных системах. М.: Наука, 1987. – 112 с.
6. *Бугроменко В.Н.* Транспортная составляющая пространственной организации общества/Теория социально-экономической географии: современное состояние и перспективы развития/Под ред. А.Г. Дружинина, В.Е. Шувалова: Материалы научной конференции (Ростов-на-Дону, 4-8 мая 2010 г.). – Ростов н/Д: Изд-во ЮФУ, 2010. – 476 с.
7. *Булаков А.А.* Морской порт Калининград/ IV Балтийский транспортный форум 12-13 сентября 2012 г, г. Калининград.
8. *Вельможин А.В.* Теория транспортных процессов и систем: учебник / А.В. Вельможин, В.А.Гудков, Л.Б. Миротин. - М.: Транспорт, 1998.-167 с.
9. *Васечко Д.Ю.* Формирование инновационных кластеров как конкурентоспособных структур экономик // Власть и управление на Востоке России. 2011. №3 (56). С.48-52.

10. *Василевский Л.И.* Основные проблемы исследований по географии транспорта капиталистических и экономически слаборазвитых стран // Вопросы географии. № 61, 1963. С. 153 – 176.

11. *В Гвардейске* построят 850-метровую набережную на берегу Преголи. Калининградская государственная телевизионная и радиовещательная компания URL: <http://kaliningrad.rfn.ru/rnews.html?id=102789> (Дата обращения 01.06.2014).

12. *Внешнеэкономическая* деятельность регионов России: учебное пособие / Л.Б. Вардомский, Е.Е. Скатерщикова. – М.: КНОРУС, 2010. – 448 с.

13. *Волкова Н.Н.* Промышленные кластеры / Н.Н. Волкова, Т.В. Сахно. – Полтава: Асми, 2005. – 272 с.

14. *Гареев Т.Р.* "Восходящие" модели регионального развития, локальные производственные системы, развитие малого и среднего бизнеса // Калининградская область: на пути к региональным программам МВА/МРА. - Калининград, 2007. Т.1. С. 76-113.

15. *Гареев Т.Р.* Кластеры в институциональной проекции: к теории и методологии локального социально-экономического развития //Балтийский регион.2012 №3 (13). С.7-33.

16. *Глазова Л.* Кластерный подход // Российская газета. Экономика Северо-Запада. 2011. №5436 (60). С.25.

17. *Гогоберидзе Г.Г.* Оценка морского потенциала приморских территорий как показатель эффективности стратегического развития морехозяйственного комплекса/Материалы IX Общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России» 18-19 октября 2010, Санкт-Петербург. <http://www.2010.forumstrategov.ru/rus/docs2.html> (Дата обращения 11.02.2014)

18. *Гогоберидзе Г.Г.* Методология и методы оценки морского потенциала приморских территорий: дис. д-ра экон. наук / Г.Г. Гогоберидзе. – М., 2010. – 555 с.

19. *Гогоберидзе Г.Г.* Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий // Проблемы современной экономики. 2008. № 2. С. 266–270.

20. *Гуменюк И.С., Зверев Ю.М.* Транспортный комплекс Калининградской области/ Под ред. Г.М. Федорова. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008. 103 с.

21. *Гуменюк И.С.* Морские порты трансграничного транспортного региона Юго-Восточной Балтики: конкуренция или партнерство?/ Региональные исследования №4(38). 2012. - Смоленск: Изд-во Смоленского гуманитарного университета, 2012 С.113-120.

22. *Гуменюк И.С.* Формирование транспортного комплекса Калининградской области: от Восточной Пруссии до российского эксклава на Балтике./ Исследования Балтийского региона Вестник Института Балтийского региона № 2(10) 2012. - Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2012 С. 51-63.

23. *Единая* государственная система информации об обстановке в мировом океане URL: www.morinfocenter.ru/rusports/ (Дата обращения 25.05.2014).

24. *Ефимова Е.Г.* Роль транспорта в экономическом развитии региона: международный аспект // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия Экономика. 2009. Вып.1. С.77-86.

25. *Ефимова Е.Г.* Транспортная инфраструктура региона Балтийского моря в системе международных хозяйственных связей. Автореф. дис...доктора экон. н. С-Пб. 2009. - 47 с.

26. *Ефремов А.А.* Кластерная политика как инструмент инновационной экономики: проблемы правового регулирования на уровне субъектов Российской Федерации// Научное, экспертно-аналитическое и информационное обеспечение национального стратегического проектирования, инновационного и технологического развития России: сб. науч. тр. – М.: ИНИОН РАН, 2009. – Ч.1. – С. 399-403.

27. *Ивченко В.В., Саванович С.В., Саванович А.В.* Развитие инновационной инфраструктуры приморского региона России. Моделирование управления

развитием: монография / под ред. Проф. В.В. Ивченко – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2010-158 с.

28. *Ивченко В.В., Шулькина Т. М., Бильчак М. В.* Сетевое моделирование организации экономической безопасности приморских регионов // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2011. Вып. 9. С. 143–146.

29. *Из Германии в Россию привезли восьмой «Сапсан»* // Интернет-сайт «Страна новостей». URL: www.newsland.ru (Дата обращения 22.05.2014).

30. *Калининградская область: [геогр.атлас]/гл.ред. В.Орленок; зам гл. ред. Г.М.Федоров – Калининград: Мастерская «Коллекция», 2011. – 96 с. Цв.карты.*

31. *Калининградский губернатор попросил Михаила Фрадкова ускорить строительство паромной линии Балтийск — Усть-Луга* // Интернет-сайт «Новый Калининград» URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/5395-.html> (Дата обращения 22.05.2014).

32. *Кистанов В.В.* Комплексное развитие и специализация экономических районов СССР/В.В. Кистанов АН СССР. - М.: Изд-во "Наука", 1968. - 283 с.

33. *Клюнеев А.М.* Перспективы развития транспортного комплекса Калининградской области/ V Балтийский транспортный форум (Калининград, 5 сентября 2013).

34. *Коломеец С.Н.* Технические возможности Калининградской железной дороги по перевозкам, новые предлагаемые транспортные продукты, тарифная политика в направлении Калининграда/ V Балтийский транспортный форум (5-6 сентября 2013, Калининград).

35. *Колосовский А.М.* К вопросу об источниках и механизмах саморазвития приморских территорий // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2010. Вып. 3. С. 31–42.

36. *Колосовский Н.Н.* Производственно-территориальное сочетание (комплекс) в советской экономической географии // Вопр. географии. М.: Географгиз, 1947. Сб. 6. С. 133-168.

37. *Коновалова А.Е.* Формирование региональных отраслевых кластеров, как важнейший этап создания инновационной экономики // Успехи современного естествознания. 2012 №4. С.70-73.

38. *Концепция* развития транспортного комплекса Калининградской области URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/11045806/5857965/> (Дата обращения 23.05.2014).

39. *Корнеевец В.С., Орлов С.В.* 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.

40. *Корчагина Н.А.* Кластерная политика – технология повышения эффективности управления компаниями: монография. – Астрахань: Астраханский университет, 2009. – 117 с.

41. *Крылов П.М.* Современные проблемы транспортно-экономического районирования. URL: <http://www.terrus.ru/sources/sborn/1049/32.pdf> (Дата обращения 20.04.2014).

42. *Кутьин В.М.* Территориальная экономическая кластеризация (классификация) регионов России: социально-географический аспект // Безопасность Евразии. 2003. №1. С.525-539.

43. *Лавров С.Б.* Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды в океане и региональное развитие приморских районов // Вопросы географии океана. – Л.: ГО СССР, 1983. С. 25-31

44. *Межотраслевой* лесо-строительный кластер Свердловской области URL: <http://www.addural.ru/cluster> (дата обращения 01.03.2014).

45. *Мельник Д.А.* Современная специфика грузового тарифообразования в железнодорожном транспорте как угроза устойчивому развитию эксклавного региона России//Социально-экономическая география – 2011: теория и практика: материалы международной научной конференции «Социально-экономическая география: фундаментальные и прикладные исследования»/под ред. А.Г.

Дружинина, Г.М. Федорова, В.Е. Шувалова.- Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2011. С.255-259.

46. *Методические* рекомендации по разработке прибрежно-морского компонента Стратегии социально-экономического развития приморского субъекта Российской Федерации, направленные главам исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации // Министерство экономического развития Российской Федерации URL: http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib4/mer/activity/sections/fcp/doc20131025_6 (Дата обращения 11.02.2014).

47. *На Северном* вокзале Калининграда появится многофункциональный транспортно-торговый комплекс // Интернет-сайт «Kaliningrad.net». URL: www.kaliningrad.net (Дата обращения 22.05.2014).

48. *Никольский И. В.* География транспорта СССР. М.: Изд-во Москов. ун-та, 1978. - 285с.

49. *Никольский И.В.* Избранные труды. - Смоленск. Ойкумена,2009.- 332 с.

50. *Новый* современный автомобильный пункт пропуска Мамоново-II – Гжехотки открыт // Официальный интернет-сайт «Росграница» URL: <http://old.rosgranitsa.ru/node/2481> Дата обращения (18.05.2014).

51. «*Об утверждении* перечня инновационных территориальных кластеров». Поручение Председателя Правительства Российской Федерации №ДМ-П8-5060 от 28 августа 2012 года URL: http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/innovations/politic/doc20120907_02 (Дата обращения 03.06.2014).

52. *Общая* концепция развития Международного водного пути Е 70 на участке Вислинского и Калининградского заливов URL: http://mdwe70.pl/web/aplikacja/image/plik_p/27.pdf (Дата обращения 02.06.2014).

53. «*О Концепции* развития транспортного комплекса Калининградской области на период до 2020 года» Постановление Правительства Калининградской области от 28 апреля 2007 г. №242 // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=125984>

(Дата обращения 02.03.2014).

54. «*О Программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2006 - 2008 годы)*». Распоряжение Правительства РФ от 19.01.2006 г. №38-р // Справочно-правовая система «Консультант Плюс».

URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc; base=LAW;n=116454>

(Дата обращения 02.03.2014).

55. Орлов С.В., Орлова К.А. Экономические и правовые основы создания кластеров в России // Вестник Калининградского юридического института МВД России: Научно-теоретический журнал. – Калининград: Калининградский ЮИ МВД России, 2010. №3(21). С.76-80.

56. Орлов С.В. Транспортный кластер как форма территориальной организации транспортного комплекса // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование: Научный журнал. – Иркутск: Иркутский государственный университет путей сообщения. 2013 № 2 (38). С.242-246.

57. «*Основные направления деятельности Правительства РФ на период до 2012 года и перечня проектов по их реализации*». Распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. №1663-р (в ред. распоряжения Правительства РФ от 14 декабря 2009 г. №1926-р) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2008. №48. Ст.5639.

58. Остапюк С.Ф. Программно-целевое развитие наноиндустрии в России // Общество и экономика. 2007. №1. С.126-132.

59. «*О Стратегии развития пригородного железнодорожного сообщения в Калининградской области на период до 2020 года, разработанной Калининградской железной дорогой - филиалом открытого акционерного общества "Российские железные дороги"*» Постановление Правительства Калининградской области от 19.11.2012 г. № 857 // Калининградская правда (вкладыш «Официальный вестник Правительства Калининградской области»). 2012. №227.

60. *Отраслевые агломерации и кластеры: экономическая наука и исторический опыт* / Государственное автономное учреждение Самарской области «Центр инновационного развития и кластерных инициатив». Самара, 2010. С.10.

61. *Официальный сайт ФГУ «Администрация морского порта Калининград»* URL: <http://www.mapkld.ru/statistics/> (Дата обращения 12.06.2014).

62. *Перевозки грузов по видам транспорта/ Федеральная служба государственной статистики* URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b13_13/IssWWW.exe/Stg/d3/17-02.htm (Дата обращения 24.05.2014).

63. *Перечень инновационных территориальных кластеров* URL: http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/8b69c0004ca1ebeb280f1ab12ac4184fa/perechen_innovacionnih_klasterov.pdf?MOD=AJPERES (Дата обращения 02.06.2014)

64. *Пилипенко И.В.* Кластеры и территориально-производственные комплексы в региональном развитии. // Региональное развитие и региональная политика России в переходный период / Под общ. ред. С.С. Артоболевского, О.Б. Глезер. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2011. С. 191-208.

65. *Пилипенко И.В.* Принципиальные различия в концепции промышленных кластеров и территориально-производственных комплексов. // Вестник Московского Университета. Серия 5. География. 2004, №5. С. 3-9.

66. *Пилипенко И.В.* Проведение кластерной политики в России// Приложение 6 к Ежегодному экономическому докладу 2008 года Общероссийской общественной организации «Деловая Россия» «Стратегия 2020»: от экономики «директив» к экономике «стимулов» URL: http://www.biblioglobus.ru/docs/Annex_6.pdf (Дата обращения 12.03.2014).

67. *Портер М.* Международная конкуренция / под ред. В. Д. Щетинина. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с.

68. *Портово-промышленные комплексы* / В.А. Дергачев, В.К. Булитко, В.А. Яценко и др. – Киев: Наукова думка, 1988. – 128 с.

69. *Пункт пропуска Рыбачий* — Нида на Куршской косе снова начал принимать суда. Калининград.RU URL: <http://kgd.ru/news/item/35512-punkt->

[propuska-rybachij-nida-na-kurshskoj-kose-snova-nachal-prinimat-suda](#) (Дата обращения 28.05.2014).

70. *Путин В.В.* Развитие транспорта в Калининградской области - первостепенная задача // Интернет-сайт Российская Информационная Сеть URL: www.news.rin.ru/news/128 (Дата обращения 25.05.2014).

71. *Раднаев Б.Л.* Транспортно-географический потенциал региона. /Теория социально-экономической географии: современное состояние и перспективы развития/Под ред. А.Г. Дружинина, В.Е.Шувалова: Материалы научной конференции (Ростов-на-Дону, 4-8 мая 2010 г.). – Ростов н/Д: Изд-во ЮФУ, 2010. – 476 с.

72. *Региональная экономика и управление: [по специальности Гос. и муницип. упр.]*/Учебное пособие. - СПб.: Питер, 2005. - 288 с.: ил.

73. *Регионы России. Социально-экономические показатели. 2013: Р32* Стат. сб. / Росстат. – М., 2013. С.32-35.

74. *РЕЗОЛЮЦИЯ IV* Международного форума «Санкт-Петербург – морская столица России. Морской туризм» URL: <http://global-port.ru/ru/info/278.html> (Дата обращения 01.06.2014).

75. *Реестр морских портов Российской Федерации/ Федеральное агентство морского и речного транспорта. Министерство транспорта РФ* URL: www.morflot.ru/reestr_mp/ (Дата обращения 24.05.2014).

76. *Рекорд С.И.* Развитие промышленно-инновационных кластеров в Европе: эволюция и современная дискуссия. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. – 109 с.

77. РЖД вложит 8 млрд. руб. в строительство северного обхода Калининграда в направлении порта Балтийск // Интернет-сайт «LogistIcon». URL: www.logistika.mcsaka.ru (Дата обращения 22.05.2014).

78. *Рольбинов А.* При транспортной загруженности на границе с Польшей всего на 30% не ждите инвестиций в Калининград // Интернет – сайт «Новости Балтики» URL: <http://www.news Balt.ru/detail/?ID=1482> (Дата обращения 15.05.2014).

79. *Самострокова Е. С.* Классификация кластеров предприятий // Молодой ученый. 2012. №1. Т.1. С. 141-143.

80. *Саушкин Ю.Г.* Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М.: Мысль, 1973. – 198 с.

81. *Семина И. А.* Развитие географии транспорта как науки в России. /Электронное научное издание "Актуальные проблемы географии и геоэкологии", 2008, выпуск 1 (3) URL: <http://geoeko.mrsu.ru/2008-1/pdf/12-semina.pdf> (Дата обращения: 22. 04.2014).

82. *Семина И. А.* Транспортная инфраструктура: теоретико-методологический аспект исследования./ Электронное научное издание "Актуальные проблемы географии и геоэкологии", 2009, выпуск 1 (5) URL: http://geoeko.mrsu.ru/2009-1/pdf/11_Semina.pdf (Дата обращения: 22. 04.2014).

83. *Соглашение о строительстве в Калининграде пяти автозаводов подпишут в ближайшее время* // РИА Новости URL: <http://nw.ria.ru/economy/20120411/82111709.html> (Дата обращения 18.05.2014).

84. *Соколенко С.И.* Промышленная и территориальная кластеризация как средство реструктуризации // Безопасность Евразии. 2002. № 1. С.435-460.

85. *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.mcnip.ru> (Дата доступа 16.03.2014).

86. *Тархов С. А., Семина И. А.* География транспорта как отраслевая географическая наука // Актуальные проблемы географии и геоэкологии. 2009. Вып. 1 (5). URL: http://geoeko.mrsu.ru/2009-1/pdf/12_Tarhov.pdf. (Дата обращения 20.04.2014)

87. *Тархов С.А.* Типы территориальных транспортных систем // Теория социально-экономической географии: современное состояние и перспективы развития/Под ред. А.Г. Дружинина, В.Е.Шувалова: Материалы научной конференции (Ростов-на-Дону, 4-8 мая 2010 г.). – Ростов н/Д: Изд-во ЮФУ, 2010. – 476 с.

88. *Тархов С.А., Шлихтер С.Б.* География транспортных систем. Курс лекций. М.: РОУ; ИГ РАН, 1995.- 147 с.

89. *Территориально-производственное* комплексобразование в условиях развитого социализма / Н. Т. Агафонов ; Акад. наук СССР. Геогр. о-во СССР. - Ленинград: Наука. Ленингр. отд-ние, 1983. - 188 с. : ил.

90. *Топчиев А.Г.* Приморские хозяйственные комплексы: понятийно-концептуальный анализ / А.Г. Топчиев, А.И. Полоса // Приморские регионы: географические и социально-экономические проблемы. – Владивосток: ДВЦ АН СССР, 1987. С. 42-50.

91. *Торон Н.Н.* Приморский интегральный экономический регион как объект исследования социальной и экономической // Ученые записки Таврического национального университета им. В.И.Вернадского. 2001. Т. 14 (53), № 1. С. 132–136.

92. *Транспорт и связь в России.* 2012: Стат.сб./Росстат. М., 2012. - 290 с.

93. *Транспорт и связь в России.* 2013: Стат.сб./Росстат. М., 2013. - 290 с.

94. *Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года.* М.: Минтранс России, 2005. - 75 с.

95. *Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.* М.: Минтранс России, 2008. - 183 с.

96. *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)

97. *Третьяк В.П.* Кластеры предприятий. – М.: Август Борг, 2006. – 132 с.

98. *Третьяк В.П.* Кластеры предприятий как форма квазиинтеграции // Презентация на кафедре Маркетинга и Форсайта МГУТУ. URL: www.znanie.org/FLG/Tretyak/Prezen21_10.ppt (Дата обращения 02.02.2014).

99. *Третьяк В.П.* Три подхода к использованию кластерных технологий в экономике / Отраслевые рынки. 2008. №3-4 (17). С.10-19.

100. *Трунова Н.А.* Проблемные зоны использования кластерного подхода в России // Бюджет. 2009. № 2. С.11-16.
101. *Федоров Г.М, Зверев Ю.М., Корнеевец В.С.* Россия на Балтике: 1990-2007 годы: Монография – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008. – 224 с.
102. *Федоров Г.М.* Силы и слабости российского эксклава / География в школе XXI века. 2006, №5. С.3-10.
103. *Федоров Г.М.* Социально-Экономическое развитие Калининградской области: Учебное пособие. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008. С. 42-44.
104. *Фёдорова И.С.* Промышленные кластеры: организация, эффективность, эволюция / И.С.Фёдорова. – Красноярск: КрасТУ, 2004. – 43 с.
105. *Филиппов П. Н.* Кластеры конкурентоспособности // Эксперт Северо-Запад. 2003.№43 (152). С.16-19
106. *Хаирова С.М., Боуш Г.Д.* «Формирование кластеров транспортной отрасли в условиях глобальной экономики» // Вестник СибАДИ, 2014. №1(35) С. 162-168.
107. *Цихан Т.В.* Кластерная теория экономического развития/ Теория и практика управления. 2003. №5. С. 19-26.
108. *Цуканов Н.Н.* Аэропорт должен иметь возможность к 2016 году переваливать 7 млн. туристов // Интернет-сайт «Новый Калининград».URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/community/1553036-tsukanov-aeroport-dolzhen-imet-vozmozhnost-k-2016-godu-perevalivat-7-mln-turistov.html> (Дата обращения 19.05.2014).
109. *Шаститко А.Е.* Кластеры как форма пространственной организации экономической деятельности: теория вопроса и эмпирические наблюдения // Балтийский регион, 2009 Вып. №2(2) С. 9-31.
110. *Шведы, планирующие открыть паром на Калининград: «Нам интересно настроение в России»* URL: <http://www.news Balt.ru/detail/?ID=1882> (Дата обращения 03.06.2014).

111. *Шлихтер С.Б.* Транспортные системы в территориальной структуре капиталистического хозяйства / Итоги науки. Сер. «География зарубежных стран». Т. 17. М.: ВИНТИ, 1990. - 192 с.
112. *Шлихтер С. Б.* Транспорт: компонент географического разделения труда и фактор интеграции.// Социально-экономическая география зарубежного мира. Под ред. В.В. Вольского. – М.: Дрофа, 2001, с.153-164.
113. *Шумпетер Й.А.* Теория экономического развития: Исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры Пер. с нем. В.С. Автономова и др.; под ред. А.Г. Милейковского. – М.: Прогресс, 1982. – 455 с.
114. *Becattini G., Bellandi M., Propris L.* Critical nodes and contemporary reflections on industrial districts / Regional responses and global shifts: actors, institutions and organizations. – Florence, 2010. – 16 p.
115. *Becattini G.* From Industrial Districts to Local Development. – Cheltenham UK: Edward Elgar, 2003.
116. *Blunck F.* Prof. Giacomo Becattini - intervention in Glasgow 2000 on industrial districts/ The Competitiveness Institute's 3rd Annual Conference. – Glasgow, 2000.
117. *Chinitz B.* Contrasts in Agglomeration: New York and Pittsburgh /American Economic Review. – 1961. – № 51. – P.279-289.
118. *Cortright J.* Making sense of clusters: regional competitiveness and economic development. / A Discussion Paper Prepared for the Brookings Institution Metropolitan Policy Program. – March 2006, pp. 7-15.
119. *Davies A.A.* Review of National Cluster Policies: Why are they popular – again? // GOV / TDPC 12, OECD. – Paris, 2006. – June.
120. *Feser E.J.* Incorporating Spatial Analysis in Applied Industry Cluster Studies. – Chapel Hill: University of North Carolina, 2001. – 55 p.
121. *Giovanni Battista Dagnino, Giovanna Padula.* Competition strategy. A new type of interfirm dynamics for value creation / Доклад, представленный на 2-й ежегодной конференции Европейской Академии Менеджмента (EURAM). –

- Стокгольм, 2002. URL: <http://www.altruists.org/static/files/CoOpetition%20Strategy.pdf> (Дата обращения 03.03.2014).
122. *Glaeser E.L.* Growth in Cities/ *Journal of Political Economy*. 1992. Vol.100. P. 1126-1152.
123. *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). P. 113-125.
124. *Harris C.C.* New developments and extensions of the multiregional multi-industry forecasting model // *Journal of Regional Science*. 1980. P.159-171.
125. *Hill E.W.* A Methodology for identifying the drivers of industrial clusters: the foundation of regional competitive advantage // *Economic Development Quarterly*. – 2000. №.14. P. 67-96.
126. *Henderson V.* Urbanization in developing countries/ *World Bank research observer*. – Wash., 2002. Vol. 17, №1. P. 89-112.
127. *Hoover E., Giarratani F.* *The Location of Economic Activity*. – New York: McGraw-Hill, 1948.
128. *Jacobs J.* *The Economy of Cities*. – London: Penguin Books, 1969.
129. *International E-road network map* URL: <http://europe.aaroads.com/eroads/eroads.pdf> (Дата обращения 15.03.2014).
130. *Ketels Ch.* From clusters to cluster-based economic development // *Int. J. Technological Learning, Innovation and Development*. 2008. Vol. 1, №3. P.375-392.URL: http://vefsetur.hi.is/ibr/files/From_cluster_to_cluster_based_economic_development (Дата доступа 03.04.2014).
131. *Ketels Ch.* Clusters, Cluster Policy and Swedish Competitiveness in the Global Economy// *Expert Report to Sweden's Globalisation Council (30 Number)*. – Vasteras: Print Edita, 2009. – 66 p. URL: <http://www.regeringen.se/content> (Дата обращения 12.03.2014).
132. *Ketels C., Lindqvist G., Solvell O.* *The Cluster Initiative Greenbook*. – Stockholm: Book Antiqua, 2003. – 92 p.

133. *Kuhnimhof T., Buehler R., Wirtz M., Kalinowska D.* Travel trends among young adults in Germany: Increasing multimodality and declining car use for men // *Journal of Transport Geography*. 2012. 24, P. 443-450.
134. *Lucas R.E., Jr.* On the Mechanics of Economic Development/ *Journal of Monetary Economics*, 22(1988), P. 3-42.
135. *Martí-Henneberg J.* European integration and national models for railway networks (1840-2010)// *Journal of Transport Geography*. 2013. 26, P. 126-138.
136. *Martin R.* Deconstructing Clusters: Chaotic Concept or Policy Panacea? // *Journal of Economic Geography*. 2003. Vol. 3. P. 5-35.
137. *Marshall A.*, Principles of Economics. 1-st edition, 1890. -627 p.
138. *Marshall A.*, Principles of Economics. 8-th edition, 1920. -590p.
139. *Norman V.* Industrial Clusters: Equilibrium, Welfare and Policy // *Economica*. 2004. Vol. 7. P.543-558.
140. *Piore M., Sabel C.* The Second Industrial Divide: Possibilities for Prosperity. – New York: Basis Books, 1984.
141. *Porter M. E.* The Competitive Advantage of Nations. – New York: The Free Press, 1990. – 855 p.
142. *Porter M.E.* On competition / Harvard Business School Press. – Boston, 1998. – 197 p.
143. *Roelandt, T.* Cluster Analysis and Cluster-Based Policy Making in OECD Countries: An Introduction to the Theme // *OECD Boosting Innovation: The Cluster Approach*. – Paris: OECD, 1999. Ch. 1. P. 9-23.
144. *Rosenfeld S.A.* Industrial Strength Strategies: Regional Business Cluster and Public Policy. – Washington, DC: The Aspen Institute, 1995. – 183 p.
145. *Simmie J.* Innovation in the London Metropolitan Region // *Innovative Clusters and Competitive Cities in the UK and Europe*. – Oxford: Oxford Brookes School of Planning, 1999. – Ch. 4. – 346 p.
146. *Solvell O.* Cluster: Balancing Evolutionary and Constructive Forces. – Stockholm: Ivory Tower, 2008. – 100 p.

147. *Schmitz H.* On the clustering of small firms // *IDS Bulletin*. 1992. Vol. 23, № 3. P. 55-66.
148. *Swann P.* A comparison of the dynamics of industrial clustering in computing and biotechnology // *Research Policy*. 1996. №. 25. P. 1139-1157.
149. *Tanaka K.* Transport geography in Japan // *Journal of Transport Geography* 2014. 34, P. 305-306.
150. *TEN-T / Transport infrastructure / European Commission*. URL: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/studies/doc/2005_12_scenarios_en.pdf (Дата обращения: 25.05.2014).
151. *Van den Berg L.*, Growth Clusters in European Cities: An Integral Approach // *Urban Studies*. 2001. Vol. 38, №1. P. 186-206.
152. *Witlox F., Derudder B., Van Acker V.* Transport geography in Belgium// *Journal of Transport Geography*. 2013. 29, P. 108-110.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Совокупная оценка роли транспортной отрасли в регионах РФ

	Субъекты РФ	Коэффициент экономической локализации транспортной отрасли в регионе	Коэффициент рыночной специализации транспортной отрасли в регионе	Коэффициент трудовой локализации транспортной отрасли в регионе	Коэффициент эффективности душевого производства транспортной отрасли в регионе
1	Российская Федерация	1,0	1,0	1,0	1,0
2	Белгородская область	0,5	0,55	0,7	0,83
3	Брянская область	1,4	1,37	0,9	0,71
4	Владимирская область	0,9	0,97	0,8	0,68
5	Воронежская область	1,0	1,08	1,0	0,69
6	Ивановская область	0,9	0,85	0,8	0,39
7	Калужская область	0,5	0,54	0,8	0,50
8	Костромская область	0,7	0,88	0,8	0,58
9	Курская область	0,9	0,90	0,7	0,74
10	Липецкая область	0,6	0,65	0,8	0,66
11	Московская область	1,1	1,06	1,1	1,07
12	Орловская область	1,4	1,44	0,8	0,87
13	Рязанская область	1,0	0,89	1,0	0,58
14	Смоленская область	0,9	0,93	1,0	0,54
15	Тамбовская область	1,0	1,08	0,8	0,71
16	Тверская область	0,9	1,03	0,9	0,75
17	Тульская область	0,7	0,86	0,8	0,59
18	Ярославская область	1,2	1,37	0,9	1,06
19	г.Москва	1,0	0,94	0,9	2,48
20	Республика Карелия	1,1	0,74	1,6	0,33
21	Республика Коми	1,0	0,91	1,5	0,85
22	Архангельская область	1,3	1,35	1,4	1,09
23	Ненецкий АО	0,5	0,66	1,4	3,63
24	Вологодская область	1,3	1,41	1,1	1,05
25	Калининградская область	0,7	0,91	1,2	0,57
26	Ленинградская область	1,3	1,26	1,0	1,43
27	Мурманская область	0,8	0,91	1,3	0,63
28	Новгородская область	0,8	0,89	1,0	0,58
29	Псковская область	1,3	1,45	1,0	0,64
30	г.Санкт-Петербург	1,1	1,10	1,1	1,19
31	Республика Адыгея	0,5	0,49	0,7	0,39
32	Республика Калмыкия	0,4	0,43	0,9	0,19
33	Краснодарский край	1,4	1,51	1,1	1,13
34	Астраханская область	1,2	1,19	1,1	0,62
35	Волгоградская область	1,0	1,08	1,0	0,67
36	Ростовская область	1,0	0,98	1,0	0,61
37	Республика Дагестан	0,8	0,88	0,9	0,50
38	Республика Ингушетия	0,6	0,77	0,7	0,59
39	Кабардино-Балкарская	0,5	0,61	0,8	0,36

40	Карачаево-Черкесская .	0,5	0,60	0,6	0,40
41	Северная Осетия-Алания	0,9	0,90	0,8	0,48
42	Чеченская Республика	0,6	0,61	0,6	0,39
43	Ставропольский край	0,9	0,91	1,0	0,45
44	Республика Башкортостан	0,8	0,80	0,8	0,83
45	Республика Марий Эл	0,8	0,75	0,6	0,58
46	Республика Мордовия	0,8	0,82	0,7	0,57
47	Республика Татарстан	0,7	0,77	0,9	0,94
48	Удмуртская Республика	0,8	0,76	0,9	0,59
49	Чувашская Республика	0,6	0,76	0,7	0,52
50	Пермский край	0,8	0,68	1,0	0,64
51	Кировская область	1,0	1,09	0,8	0,64
52	Нижегородская область	1,1	1,13	0,9	0,89
53	Оренбургская область	0,7	0,71	1,0	0,57
54	Пензенская область	1,2	1,33	0,9	0,70
55	Самарская область	1,1	1,18	1,1	0,93
56	Саратовская область	1,1	1,15	1,1	0,56
57	Ульяновская область	1,1	1,31	0,9	0,81
58	Курганская область	1,2	1,40	0,9	0,80
59	Свердловская область	1,2	1,16	0,9	1,26
60	Тюменская область	0,7	0,80	1,4	1,73
61	Ханты-Мансийский АО	0,6	0,60	1,5	1,66
62	<i>Ямало-Ненецкий АО</i>	<i>0,9</i>	<i>0,88</i>	<i>1,6</i>	<i>2,16</i>
63	Челябинская область	0,9	0,92	1,0	0,64
64	Республика Алтай	0,4	0,48	0,7	0,31
65	Республика Бурятия	1,8	1,92	0,9	1,19
66	Республика Тыва	0,6	0,62	0,7	0,43
67	Республика Хакасия	0,9	0,91	1,1	0,61
68	Алтайский край	0,8	0,58	1,0	0,27
69	Забайкальский край	2,3	2,37	1,5	0,99
70	<i>Красноярский край</i>	<i>0,9</i>	<i>0,83</i>	<i>1,2</i>	<i>0,85</i>
71	Иркутская область	1,7	1,77	1,1	1,29
72	Кемеровская область	0,8	0,77	1,1	0,58
73	Новосибирская область	1,2	1,26	1,2	0,67
74	Омская область	0,7	0,77	1,0	0,56
75	Томская область	0,9	1,20	1,1	1,13
76	<i>Республика Саха (Якутия)</i>	<i>1,0</i>	<i>0,94</i>	<i>1,3</i>	<i>1,11</i>
77	<i>Камчатский край</i>	<i>0,7</i>	<i>0,60</i>	<i>0,9</i>	<i>0,58</i>
78	<i>Приморский край</i>	<i>1,9</i>	<i>1,91</i>	<i>1,4</i>	<i>1,11</i>
79	<i>Хабаровский край</i>	<i>1,8</i>	<i>1,70</i>	<i>1,3</i>	<i>1,11</i>
80	Амурская область	2,1	2,03	1,3	1,22
81	<i>Магаданская область</i>	<i>0,6</i>	<i>0,92</i>	<i>1,2</i>	<i>0,99</i>
82	<i>Сахалинская область</i>	<i>0,4</i>	<i>0,42</i>	<i>1,2</i>	<i>1,08</i>
83	Еврейская АО	1,5	1,02	1,2	0,59
84	<i>Чукотский АО</i>	<i>0,5</i>	<i>0,45</i>	<i>1,0</i>	<i>0,90</i>

Примечание: черным курсивом выделены Приморские регионы РФ

Источник: рассчитано автором на основе данных [73,92,93]

Перечень инновационных территориальных кластеров, действующих в РФ

№	Субъект РФ	Наименование инновационного территориального кластера	Основная специализация	Организация-координатор
Центральный федеральный округ				
1	Калужская область	Кластер фармацевтики, биотехнологий и биомедицины (г. Обнинск)	Медицина и фармацевтика, радиационные технологии	НП "Калужский фармацевтический кластер"
2	Москва	Кластер "Зеленоград"	Информационно- Коммуникационные технологии, электроника	Филиал ОАО "ОЭЗ" в г. Москве
3	Москва	Новые материалы, лазерные и радиационные технологии (г. Троицк)	Новые материалы, ядерные технологии	Администрация г. Троицка
4	Московская область	Кластер ядерно-физических и нанотехнологий в г. Дубне	Ядерные технологии, новые материалы	ЗАО "Международный инновационный нанотехнологический центр"
5	Московская область	Биотехнологический инновационный территориальный кластер Пушкино	Медицина и фармацевтика, биотехнологии	НП "Содействие развитию биотехнологического кластера "Пушино"
6	Московская область	Кластер "Физтех XXI" (г. Долгопрудный, г. Химки)	Новые материалы, медицина и фармацевтика, информационно-коммуникационные технологии	НП "Центр инновационного Развития Биофармацевтического кластера Северный"
Северо-западный федеральный округ				
7	Архангельская область	Судостроительный инновационный территориальный кластер Архангельской области	Судостроение	ГУП "Инвестиционная компания "Архангельск"
8	Санкт-Петербург	Развитие информационных технологий, радиоэлектроники, приборостроения, средств связи и инфотелекоммуникаций Санкт-Петербурга	Информационно- коммуникационные технологии, электроника, приборостроение	Сокоординаторы: НП "РУССОФТ", Санкт-Петербургская ассоциация Предприятий радиоэлектроники, приборостроения, средств связи и инфотелекоммуникаций
9	Санкт-Петербург, Ленинградская область	Кластер медицинской, фармацевтической промышленности, радиационных технологий Санкт-Петербурга	Радиационные технологии, медицина и фармацевтика	Сокоординаторы: НП "Медико-фармацевтические проекты 21 век", ФГУП "Научно исследовательский институт электрофизической аппаратуры им. Д.В.Ефремова"
Приволжский федеральный округ				
10	Нижегородская область	Нижегородский индустриальный инновационный кластер в области автомобилестроения и нефтехимии	Нефтегазопереработка и нефтегазохимия, автомобилестроение	Министерство инвестиционной политики Нижегородской области
11	Нижегородская область	Саровский инновационный кластер	Ядерные технологии, суперкомпьютерные технологии	ФГУП "РФЯЦ-ВНИИЭФ"
12	Пермский край	Инновационный территориальный кластер ракетного двигателестроения "Технополис "Новый Звездный"	Производство летательных и космических аппаратов, двигателестроение, новые материалы	ОАО "Протон - Пермские моторы"

13	Республика Башкортостан	Нефтехимический территориальный кластер	Нефтегазопереработка и нефтегазохимия	Министерство экономического развития Республики Башкортостан
14	Республика Мордовия	Энергоэффективная светотехника и интеллектуальные системы управления освещением	Приборостроение	АУ "Технопарк Мордовия"
15	Республика Татарстан	Камский инновационный территориально-производственный кластер Республики Татарстан	Нефтегазопереработка и нефтегазохимия, автомобилестроение	НП "Камский инновационный территориально-производственный кластер"
16	Самарская область	Инновационный территориальный Аэрокосмический кластер Самарской области	Производство летательных и космических аппаратов	ГАУ Самарской области "Центр инновационного развития и кластерных инициатив"
17	Ульяновская область	Консорциум "Научно-образовательно-производственный кластер "Ульяновск-Авиа"	Производство летательных и космических аппаратов, новые материалы	Администрация г. Димитровграда Ульяновской области
18	Ульяновская область	Ядерно-инновационный кластер г. Димитровграда Ульяновской области	Ядерные технологии, радиационные технологии, новые материалы	Администрация г. Димитровграда
Уральский федеральный округ				
19	Свердловская область	Титановый кластер Свердловской области	Новые материалы	ООО "Управляющая компания Титановая долина"
Сибирский федеральный округ				
20	Алтайский край	Алтайский биофармацевтический кластер	Медицина и фармацевтика	КГБУ "Алтайский центр кластерного развития"
21	Кемеровская область	Комплексная переработка угля и техногенных отходов в Кемеровской области	Химическая промышленность, энергетика	ОАО "Кузбасский технопарк"
22	Красноярский край	Кластер Инновационных технологий, ЗАТО г. Железногорск	Ядерные технологии, производство летательных и космических аппаратов	ЗАТО "Железногорск"
23	Новосибирская область	Инновационный кластер информационных и биофармацевтических технологий Новосибирской области	Информационно- Коммуникационные технологии, медицина и фармацевтика	Сокоординаторы: ОАО "Агентство инвестиционного развития Новосибирской области", НП "СибАкадемСофт"
24	Томская область	Фармацевтика, медицинская техника и информационные технологии Томской области	Медицина и фармацевтика, информационно- коммуникационные технологии, электроника	Управляющая компания тТО ООО "Томск-Инвест"
Дальневосточный федеральный округ				
25	Хабаровский край	Инновационный территориальный кластер авиастроения и судостроения Хабаровского края	Производство летательных и космических аппаратов, судостроение	АНО "Дальневосточное агентство содействия инновациям"

Источник: [51]