



УДК 911.3:339 (470.26)

С. В. Орлов, В. С. Корнеев

ТРАНСПОРТНЫЙ КЛАСТЕР КАК ВАРИАНТ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

144

Есть все основания для создания на территории Калининградской области мощного транспортного кластера, способного в дальнейшем интегрироваться в транспортную систему Балтийского региона и обеспечить транзит грузов и пассажиров между крупными экономическими центрами мира: Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европейским союзом. Дана характеристика главных видов транспорта, формирующих транспортную систему области, выявлены основные проблемы, присущие транспортному комплексу региона в целом, и предлагаются способы их преодоления.

The territory of the Kaliningrad regions offers a solid basis for the development of a strong transport cluster with a potential to integrate into the transport system of the Baltic region and ensure cargo and passenger transit between world economic centres – the Pacific Rim and the European Union. The article offers a characteristic of main means of transport forming the transport structure of the region and identifies the basic problems peculiar to the regional transport complex as a whole and suggests ways to overcome them.

Ключевые слова: транспортный комплекс, транспортный кластер, Калининградская область.

Key words: transport complex, transport cluster, Kaliningrad region.

Один из приоритетов развития Калининградской области — развитие ее транспортного комплекса, что необходимо для поддержания полноценного транспортного сообщения с основной территорией России и для обслуживания российских экспортно-импортных перевозок и транзитных грузопотоков других государств (прежде всего не имеющих выходов к морю) [2]. Транспортный комплекс является традиционной базой экономики области и производит около 8 % ВРП [1]. Устойчивое эффективное функционирование, динамичное развитие и сбалансированность транспортного комплекса — обязательное условие высоких темпов экономического роста, обеспечения национальной безопасности обороноспособности страны, повышения качества жизни населения, рациональной интеграции Калининградской области в российскую и мировую экономику.

Транспортный комплекс изучаемой области объединяет автомобильный, железнодорожный, морской, речной, воздушный транспорт и объекты соответствующей инфраструктуры (дороги, железнодорожные станции, порты и аэропорт, пункты пропуска через государственную границу). Сегодня на территории Калининградской области различными нормативными правовыми актами установлено 26 международных пунктов пропуска, в то же время из них реально функционируют 20: 8 автомобильных, 4 железнодорожных, 5 морских, 1 речной, 2 воздушных.

Автомобильный вид транспорта важнейший в области. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Калининградской об-



ласти составляет более 4 600 км. Плотность автодорог составляет 303 км на 1 тыс. км² территории, что существенно выше, чем в среднем по России.

По территории области проходят два ответвления трансъевропейских транспортных коридоров, что указывает на формальную интеграцию области в европейскую транспортную систему:

– №1-А (Рига – Калининград – Гданьск) маршрута №1 Виа Балтика (Хельсинки – Таллин – Рига – Каунас – Варшава);

– №9-Д (Каунас – Калининград) маршрута №9 Виа Ганзеатика (Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда).

Железнодорожный вид транспорта является ведущим, связывающим Калининградскую область с остальной территорией России. До 80 % грузов доставляются в область данным транспортом (рис.). Также важна роль пассажирских перевозок, как внутрирегиональных, так и внешних.

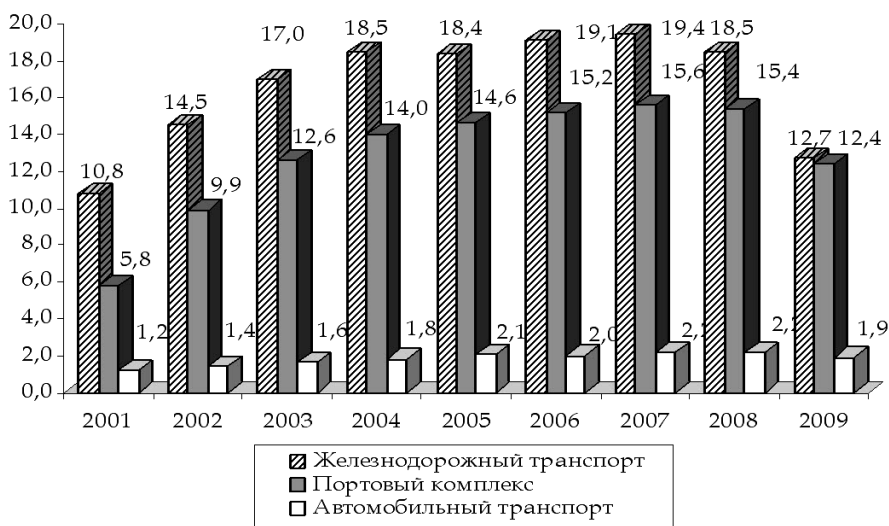


Рис. Перевозка грузов транспортным комплексом Калининградской области (млн т) [5]

Протяженность железнодорожных путей общего пользования в Калининградской области составляет более 750 км, плотность – около 48 км на 1 тыс. км² территории, что почти в 10 раз выше среднероссийской. По этому показателю регион уступает в России только Московской области. Пути Калининградской железной дороги имеют выходы в сопредельные с областью государства: Литву, Польшу. В Калининград со стороны последней подходит железнодорожный путь европейского стандарта.

Морской порт Калининград – один из ключевых элементов транспортного комплекса, обеспечивающий связь различных видов транспорта. Данный единственный незамерзающий порт России на Балтике имеет выгодное расположение в юго-восточной части Балтийского моря.

Расстояние до столиц близлежащих государств – Вильнюса, Риги, Минска, Варшавы, Берлина, Копенгагена и Стокгольма – составляет от 400 до 650 км, а до крупнейших иностранных портов на Балтике – от 400 до 700 км.



Порт предоставляет услуги по перевалке нефти и нефтепродуктов, угля, кокса, лесных грузов и грузов лесопереработки (пиломатериалов, фанеры, целлюлозы, бумаги), черных металлов, ферросплавов, минеральных удобрений (жидких, навалом и в различной упаковке), зерновых грузов, пищевых продуктов, РО-РО, контейнерных грузов. Связан контейнерными линиями с портами Голландии, Англии, Германии, Польши и Литвы.

По итогам работы за 2010 г., компаниями порта Калининград переработано 13,8 млн т, что на 11,6 % больше, чем за аналогичный период кризисного 2009 г. Доминирующая позиция в грузообороте порта до сих пор принадлежит перевалке нефтепродуктов на экспорт.

В целях обеспечения надежной беспрепятственной транспортной связи Калининградской области с основной территорией России в соответствии с поручением президента Российской Федерации в Балтийске построен автомобильно-железнодорожный паромный комплекс, который на сегодняшний день обслуживает две грузопассажирские паромные линии: Усть-Луга — Балтийск и Усть-Луга — Балтийск — Засниц (Германия) — Усть-Луга.

На сегодняшний день самый динамично развивающийся в Калининградской области вид транспорта — воздушный. В 2007 г. пассажирооборот на нем составил 1,1 млн человек в год. По сравнению с 2001 г. этот показатель увеличился в 4,5 раза (в 2001 г. он равнялся 0,24 млн человек). Такой рост стал возможен благодаря развитию единственного в области гражданского аэропорта Храброво, имеющего статус международного и включенного в перечень аэропортов федерального значения. Одно из важнейших преимуществ данного аэропорта — расположение на пересечении воздушных путей между Россией и Европой.

Снижение пассажиропотока на 11,9 % в 2010 г. по сравнению с 2009 г. обусловлено тем, что с сентября 2009 г. аэропорт не работает в режиме трансферных (хабовых) перевозок.

Особенностями экономико-географического положения Калининградской области, влияющими на развитие ее транспортного комплекса, являются:

- географическая изолированность от остальной территории страны;
- близость к развитым странам Европы;
- действие режима особой экономической зоны;
- наличие единственного, принадлежащего Российской Федерации на Балтийском море незамерзающего портового комплекса;
- прохождение по территории Калининградской области ответвлений международных транспортных коридоров.

Таким образом, особенности экономико-географического положения Калининградской области определяют необходимость развития ее транспортного комплекса (прежде всего для надежного транспортного сообщения с остальной территорией страны и расширения обслуживания российских внешнеторговых и международных транзитных перевозок). В области должен быть сформирован мощный транспортный узел, обеспечивающий устойчивые пассажирские и грузовые транспортные связи с субъектами Российской Федерации, государствами ближнего и дальнего зарубежья.

Для решения названной задачи требуется создание транспортного кластера Калининградской области. По словам М. Портера, кластер — это



группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере, характеризующихся общностью деятельности и взаимодополняющих друг друга [3]. Данные компании конкурирующие, но притом ведущие совместную работу. Соперничество внутри кластера повышает его эффективность и заставляет участников совершенствовать свою деятельность, в то же время географическая близость членов кластера способствует усилению конкуренции. Именно на этой грани должен поддерживаться баланс личных интересов и интересов развития отрасли в целом.

При создании регионального транспортного кластера нужно включение в него широкого состава участников. Помимо компаний различного вида транспорта кластер включает поставщиков необходимых товаров и услуг, в том числе материалов, оборудования и сервисных услуг. Также в него войдут научные центры, возможно, специализированные банки. Вся группа этих компаний должна иметь рынок перспективных кадров. Значит, в общую орбиту попадают высшие и среднетехнические учебные заведения, курсы повышения квалификации. Конечно же, важным участником кластера станут представители государства в регионе. Они и будут связующим звеном всей кластерной цепи. По роли государства наиболее целесообразен поддерживающий тип кластерной политики [4], когда государственные органы управления выделяют средства на развитие региональной инфраструктуры и совершенствуют систему подготовки кадров.

Калининградская область обладает всем набором требуемых условий для создания транспортного кластера в регионе, однако при существующих возможностях в области есть ряд сложных задач, которые следует решать как при создании кластера, так и при его функционировании для совершенствования всей отрасли. С другой стороны, учитывая теорию развития трансграничных регионов [7; 8], Калининградская область, которая располагается между регионами — ядрами соседних стран, может стать коридором развития, выполняющим функции транспортного коридора.

Каждый вид транспорта региона имеет и свои уникальные проблемные вопросы, и один общий — недостаточное развитие инфраструктуры. У автомобильных перевозок при их доступности существуют проблемы границ с сопредельными государствами. Увеличение времени перевозки как грузов, так и пассажиров из-за длительного ожидания въезда на пограничные пункты пропуска при больших очередях приводит к снижению спроса на данный вид транспорта. При этом для транзита через Литовскую Республику в Российскую Федерацию необходимо наличие загранпаспорта и визы транзитной либо шенгенской. Поэтому многие жители области пользуются авиасообщением или железнодорожным транспортом. В рамках развития инфраструктуры области предполагается строительство и модернизация автодорог, которые ведут к крупным логистическим терминалам, пунктам пропуска на границах с Польшей и Литвой, а также к участкам дороги Приморского кольца и трансъевропейских коридоров.

Система железнодорожного сообщения Калининградской области, обладая стратегически выгодным географическим положением, имеет ряд серьезных проблем, тормозящих его развитие, а следовательно, и всей экономики области. Одной из главных проблем железнодорожной системы является зависимость ее тарифов от тарифной политики на перевозки



грузов через территорию соседних государств. Для решения этой проблемы необходимо проведение переговоров с ЕС о едином уровне тарифов на транзитные перевозки по территории макрорегиона Балтики [6].

Вторая проблема, характерная для железнодорожного комплекса области, инфраструктурная. Сеть железных дорог региона уступает по некоторым критериям не только среднеевропейским нормам, но и среднероссийским показателям (процент двухпутных и электрофицированных веток). Для пассажирских перевозок существует определенный порядок, усложняющий процесс транзита через территорию Литвы: только в специальных транзитных российских поездах без права выхода на перрон на территории Литвы.

Морской порт Калининград ощущает сильную конкуренцию за российские и экспортно-импортные грузы со стороны портов Прибалтики, а также Северо-Запада России.

Пассажиры сталкиваются с проблемами при полетах в Европу. С сентября 2009 г., т. е. с момента прекращения перевозочной деятельности базовой авиакомпании ОАО «КД-авиа», жители области ограничены в возможности использования прямого воздушного сообщения для посещения европейских государств. Применение воздушного транспорта для этого стало возможно только при транзитных перелетах с пересадками в аэропортах — хабах Риги, Варшавы, Москвы, что неудобно, затратно и сводит к нулю преимущества воздушного транспорта как быстрого средства передвижения. Произошла переориентация наших пассажиропотоков на Латвию и Польшу.

Несмотря на все сложности, устойчивое развитие транспортного комплекса области с помощью создания транспортного кластера и объединения в нем всех заинтересованных сторон в ближайшие годы приведет к увеличению экономического потенциала области, а успешное функционирование транспортного кластера региона обеспечит высокие темпы роста внутреннего регионального продукта за счет ускорения товародвижения и снижения удельных транспортных издержек путем применения современных транспортных технологий, логистических схем, повышения технического уровня транспортных средств и оборудования, качества предоставляемых услуг.

Список литературы

1. *Винокуров Е. Ю.* Экономическая специализация Калининградской области : моногр. / науч. ред. А. П. Клемешев. Калининград, 2007.
2. *Гуменюк И. С., Зверев Ю. М.* Транспортный комплекс Калининградской области / под ред. Г. М. Федорова. Калининград, 2008.
3. *Портер М. Э.* Конкуренция. М., 2005.
4. *Региональное развитие и региональная политика России в переходный период* / под. общ. ред. С. С. Артоболевского, О. Б. Глезер. М., 2011.
5. *Стратегия развития транспортного комплекса Калининградской области.* Выступление министра развития инфраструктуры Калининградской области Рольбинова А. С. URL: http://www.i-kaliningrad.ru/?page_id=40 (дата обращения: 05.10.2011).
6. *Инвестируйте в Калининградской области.* URL: www.investinkaliningrad.ru (дата обращения: 05.10.2011).



7. Федоров Г.М., Корнеевец В.С. Трансграничная регионализация в условиях глобализации // Балтийский регион. 2010. №4. С.103–114.

8. *Korneyevets V., Fedorov G. Russia and the Baltic Sea Region: perspectives for the integration of Kaliningrad // Economic styles in the process of EU Eastern enlargement. Hamburg, 2009. P. 325–337.*

Об авторах

Сергей Васильевич Орлов – асп., Балтийский федеральный университет им. И. Канта.

E-mail: sergey_m@list.ru

Валентин Сергеевич Корнеевец – д-р геогр. наук, доц., Балтийский федеральный университет им. И. Канта.

E-mail: VKorneyevets@kantiana.ru

About authors

Sergey Orlov, PhD student, I. Kant Baltic Federal University.

E-mail: sergey_m@list.ru

Prof. Valentin Korneyevets, I. Kant Baltic Federal University.

E-mail: VKorneyevets@kantiana.ru