

**ТРАНСНАЦИОНАЛЬНАЯ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ  
ТРАСПОРТНАЯ СИСТЕМА  
БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА**

*И. С. Гуменюк*

*Д. А. Мельник\**



*Обосновывается структура и территориальные границы Балтийского региона, выявлены системообразующие элементы и специфика функционирования транснациональной территориальной транспортной системы. Внесены уточнения в понятийный аппарат, используемый в географии транспорта. Осуществлена территориальная локализация системы, позволяющая в дальнейшем проводить широкий спектр исследований Балтийской трансграничной территориальной транспортной системы. Определены основные принципы формирования и функционирования международных территориальных транспортных систем, описанных на примере Балтийского региона. Результаты работы будут иметь большое практическое значение для исследователей в области географии транспорта, особенно в сфере международной организации перевозок.*

**Ключевые слова:** Балтийский регион, региональная, транснациональная и международная территориальная транспортная система.

Если формирование комплексного транснационального Балтийского региона можно считать общепризнанным (дискуссии ведутся о его составе, границах, перспективах), то о соответствующей территориальной транспортной системе (или регионе) вокруг Балтики напоминает, пожалуй, только реализуемый в 1990 — 2000-е гг. проект «Балтийское транспортное кольцо». Между тем Балтийское море со времен викингов является важным транспортным путем, соединяющим прибрежные территории — транспортные узлы, обеспечивающие водные и сухопутные свя-

---

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

Поступила в редакцию 05.11.2011 г.

зи с внутренними регионами Европы. Уже в XX в. были образованы кольцевые автомобильная и железнодорожная магистрали вокруг Балтийского моря. Единство, связность формирующейся транснациональной Балтийской транспортной системы постепенно усиливались. Этому еще более способствовали политические события, начавшиеся на рубеже 1980-х и 1990-х и продолжившиеся в 2000-е гг. — объединение Германии, распад социалистического лагеря и СССР, вхождение всех стран, имеющих выход на Балтику (кроме Российской Федерации), в Европейский союз, углубление и расширение процессов кооперации между РФ и ЕС.

С момента учреждения в 1992 г. Совета государств Балтийского моря, началом функционирования специализированных комиссий и появлением стратегических документов в области единого пространственного планирования территории Балтийского моря (VASAB<sup>1</sup>) все больше зарубежных и российских исследователей стали говорить о формировании специфической международной территориальной системы — Балтийского региона.

В рамках данной статьи попытаемся ответить на вопрос: можно ли утверждать о формировании вокруг Балтийского моря трансграничной территориальной транспортной системы или же речь идет о совокупности национальных (региональных) транспортных систем, территориально функционирующих в границах Балтийского региона. И если выделение такого вида транспортной системы допустимо, то каковы ее пространственные границы, каковы основные системообразующие элементы данной системы и в чем специфика функционирования? Совпадают ли границы Балтийского транснационального транспортного региона и комплексного Балтийского региона?

Перед тем как дать ответ на центральный вопрос, необходимо определиться, что можно считать международной транспортной системой (транснациональной, включающей территории различных стран, и трансграничной, в которую входят административно-территориальные и муниципальные образования двух-трех соседствующих государств)? Какова ее структура и где ее место в иерархии территориальных транспортных систем?

Понятие «территориальная транспортная система» как объект исследования возникло в географической науке и стало отражением географической специфики изучения транспортных систем. Транспортная система — традиционный объект исследования для множества наук (технических, экономических, философских и пр.), однако, для географов в первую очередь, целесообразнее изучать пространственную организацию транспортной системы, ее взаимодействие с природой.

---

<sup>1</sup> VASAB 2010 («Видение и стратегия вокруг региона Балтийского моря 2010») — стратегический документ, посвященный пространственному планированию в регионе Балтийского моря, принятый министрами пространственного планирования на конференции в Таллине 7—8 декабря 1994 г. [1].

дой, населением, хозяйственным комплексом и другими пространственными компонентами. По выражению С. А. Тархова, И. А. Семиной, «география рассматривает транспорт как элемент территории, тесно связанный с конкретными природными и социально-экономическими условиями» [2].

Под территориальной транспортной системой принято понимать «комплекс видов (или один вид) транспорта в ограниченном социально-экономическом пространстве, образующий целостную систему. В этом пространстве происходит активное взаимодействие разных видов транспорта, взаимно дополняющих друг друга и одновременно конкурирующих друг с другом за географические направления перевозок, зоны тяготения (хинтерланды) или отдельные транспортные линии. Территориальная транспортная система отличается от транспортной системы наличием транспортно-географических отношений» [3].

Зачастую в российской и зарубежной литературе территориальные транспортные системы (ТТС) принято ассоциировать с региональными транспортными система (РТС). На наш взгляд, два этих понятия хотя и близки, но имеют и существенные различия. Разница заключается в том, что ТТС выделяются на основе анализа транспортных узлов и связей между ними, а РТС есть функциональная часть региона, выделяемого на основе совокупности социально-экономических и природных признаков (где транспорт является одной из важных, но не единственно важных компонентов). Так что связность ТТС как территориально-отраслевой системы выше, чем РТС, а границы ТТС и РТС могут как совпадать, так и нет.

Обобщая сказанное и раскрывая компоненты ТТС, под последней будем понимать взаимосвязанную совокупность транспортных узлов, линий, подвижного состава грузо- и пассажиропотоков.

Международные территориальные транспортные системы (МТТС) представляют собой взаимосвязанные транспортные системы соседних государств (транснациональные системы) и/или частей государств (трансграничные системы). Полагаем, что термины «международная территориальная транспортная система» и «международный транспортный регион (район)» отражают одни и те же явления и процессы, выступая синонимами. Отраслевое районирование (выделение МТТС) в сфере международных транспортных перевозок способствует выявлению положительных предпосылок развития трансграничных связей, а также «узких мест» и проблем, затрудняющих коммуникации между соседними странами.

Возвращаясь к Балтийскому региону, констатируем: границы РТС последнего совпадают с границами его самого (который мы понимаем в границах, определенных учеными БФУ им. И. Канта и некоторыми другими исследователями [4—6]). В таком случае он охватывает Данию, Швецию, Финляндию, страны Балтии, земли ФРГ Шлезвиг-Голь-

штейн и Мекленбург-Переднюю Померанию, Западно-Поморское, Поморское и Варминьско-Мазурское воеводства Польши, Санкт-Петербург, Ленинградскую, Псковскую, Новгородскую и Калининградскую области РФ). А для того чтобы установить границы транснациональной ТТС Балтийского региона, необходимо выявить и охарактеризовать основные системообразующие элементы системы.

Основу ТТС Балтийского региона играет морской транспорт. Именно он выполняет важнейшую функцию Балтийской транспортной системы — транзит грузов по маршруту восток (Россия, Казахстан, Азиатско-Тихоокеанский регион) — запад (Европейский союз, Северная Америка).

Железнодорожный, автомобильный и внутренний водный виды транспорта в рамках Балтийской транспортной системы выполняют связующие функции, обеспечивая свободное движение грузов и пассажиров от крупных транспортных узлов до мест потребления (производства) и проживания (в том числе вокруг Балтийского моря), а также транзитные перевозки хинтерландов морских портов, расположенных на побережье Балтики. Важнейшими транспортными путями являются европейские транспортные автомобильные и железнодорожные коридоры, проходящие по территории Балтийского региона [7].

Системообразующим видом транспорта Балтийского региона может стать авиационный, что вызвано возрастающей ролью перевозки пассажиров. На территории Балтийского региона формируются несколько крупных авиационных пассажирских узлов (аэропортов), стремящихся занять центральное место не только в европейском, но и мировом авиационном процессе перевозке пассажиров (Копенгаген, Рига, Берлин, Гамбург, Хельсинки, Варшава, Санкт-Петербург).

Проанализировав различные источники, мы подготовили картосхему основных (наиболее грузо- и пассажиронапряженных) морских путей, сухопутных транспортных магистралей и крупнейших транспортных узлов (то есть опорной, системообразующей транспортной сети) (рис.).

Из приведенной ниже картосхемы видно, что границы транснациональной Балтийской ТТС (БТТС) несколько отличаются от очерченных учеными БФУ им. И. Канта и от предложенных в рамках международной программы VASAB. Различия заключаются в следующем. Как и в программе VASAB, по сравнению с трактовкой калининградских и соглашающихся с ними ученых из других регионов в состав БТТС дополнительно включены вся Норвегия, немецкий город-порт Гамбург и федеральная земля Бранденбург, а также центральная часть Польши и Гродненская область Беларуси. Но в отличие от программы VASAB не включена южная часть Польши и основная часть Беларуси.

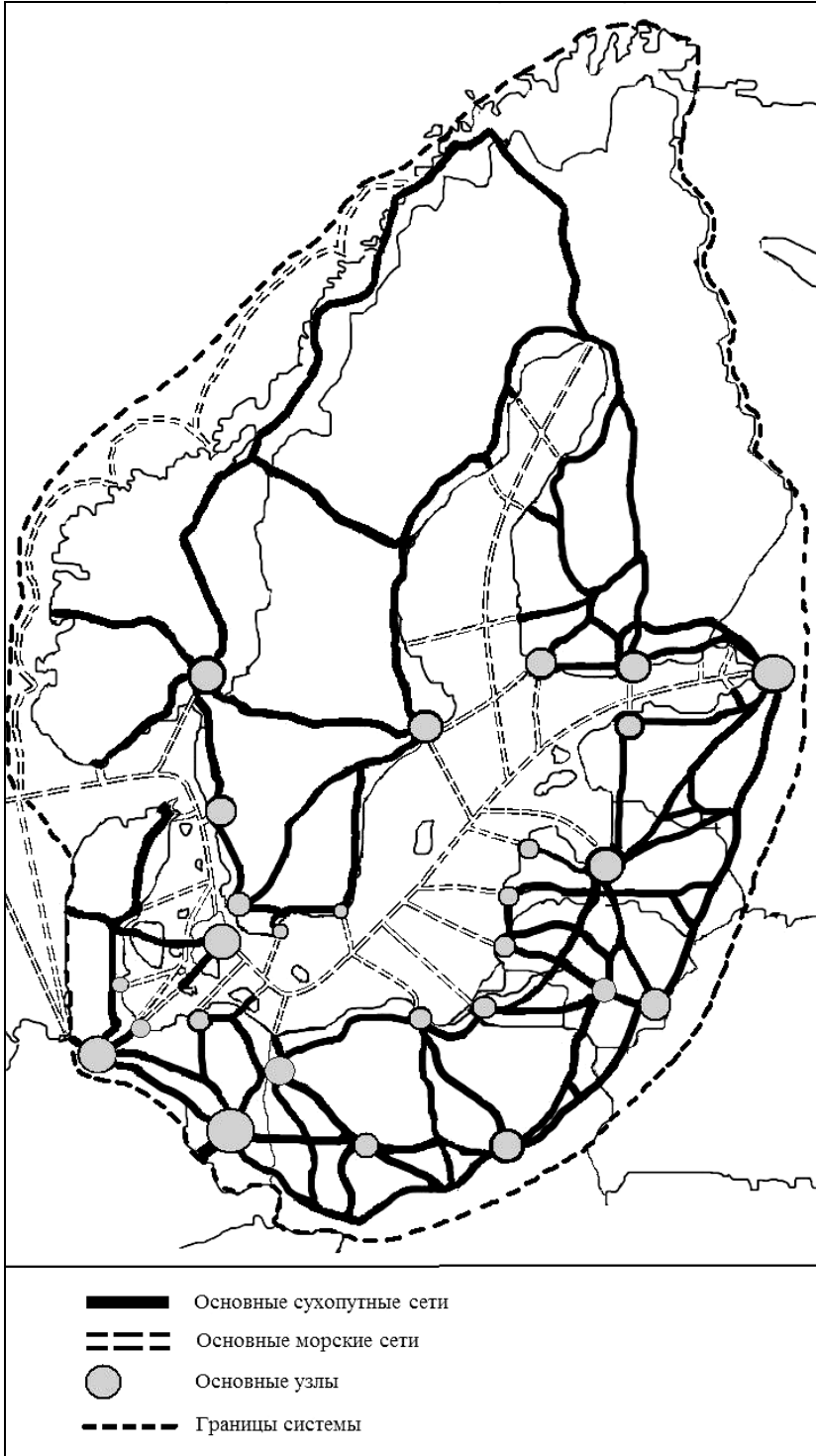


Рис. Морские и сухопутные компоненты транспортной системы Балтийского региона

Европейский союз, следуя предложениям программы VASAB, формирует научно обоснованную транспортную систему, охватывающую полностью или частично территории всех стран ЕС, имеющих выход на Балтику. Скоординированную с ЕС политику в отношении развития транспорта осуществляет также Норвегия. С учетом географического положения балтийских субъектов России и Беларуси и при четком понимании, что эффективное функционирование транспортных систем данных регионов возможно лишь при эффективном взаимодействии с транспортными системами остальных регионов Балтийского моря, их включение в Балтийскую транспортную систему видится логичным. Однако российские и белорусские субъекты, входящие в БТСС, недостаточно координируют свою транспортную политику со стратегией, реализуемой ЕС. Отсутствие общих правил и норм при обеспечении работы транспорта и единой согласованной политики дальнейшего стратегического и пространственного развития, а также не сформированные до конца общие элементы управления и контроля над транспортным процессом не позволяют говорить о полной интеграции региональных транспортных систем регионов России и Беларуси в единую БТСС.

Несмотря на наличие общих для всех регионов препятствий, есть и специфические для каждой региональной транспортной системы барьеры, мешающие им активнее внедряться в единое транспортное пространство Балтийского региона. Выявить основные препятствия и предложить пути для их преодоления — вот наиболее актуальная задача, стоящая перед исследователями географии транспорта в России и Европе в целом, а также в находящейся в окружении стран ЕС Калининградской области РФ в частности.

### *Список литературы*

1. VASAB. URL: <http://www.vasab.org> (дата обращения: 06.10.2011).
2. 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](http://geoeko.mrsu.ru/2009—1/pdf/12_Tarhov.pdf). (дата обращения: 06.10.2011).
3. Тархов С. А., Шлихтер С. Б. География транспортных систем: курс лекций. М., 1995.
4. Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С. Российский эксклав на Балтике. Калининград, 1997.
5. Федоров Г. М., Корнеевец В. С. Балтийский регион. Калининград, 1999.
6. Межевич Н. М. Балтийский регион и Россия на Балтике: специфика позиционирования. URL: <http://www.ut.ee/ABVKeskus/publ/2004/VF-B.pdf> (дата обращения: 15.01.2009).
7. European Commission Panorama of Transport Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2009.

8. *Towards an integrated Baltic Sea Region: Cities and Regions as drivers for spatial development and integration.* URL: [http://www.vasab.org/east-west-window/documents/WG1\\_report\\_final\\_version\\_part2\\_appendix.pdf](http://www.vasab.org/east-west-window/documents/WG1_report_final_version_part2_appendix.pdf) (дата обращения: 06.10.2011).

### **Об авторах**

*Гуменюк Иван Сергеевич*, кандидат географических наук, ассистент кафедры социально-экономической географии и геополитики, Балтийский федеральный университет им. И. Канта.

E-mail: IvaGum85@mail.ru

*Мельник Дмитрий Анатольевич*, аспирант кафедры социально-экономической географии и геополитики, Балтийский федеральный университет им. И. Канта.

E-mail: bbb999@rambler.ru



## THE TRANSNATIONAL TERRITORIAL TRANSPORT SYSTEM OF THE BALTIC REGION

I. S. Gumenyuk, D. A. Melnik

*Immanuel Kant Baltic Federal University  
14, Nevskogo str., Kaliningrad, 236041, Russia*

Received 5 November 2011

*The object of research carried out in the article is transnational territorial transport system identified within the limits of the Baltic Region. The objective of this work is to outline the structures and territorial borders, identify the system building elements and specific features of the functioning of this system. The work has considerable theoretical significance, since it specifies the conceptual framework of geography of transport. The practical significance of this research consists in the conducted territorial localisation of the system, which makes it possible to carry out a broad spectrum of studies into the Baltic transborder territorial transport system. The major value of this work relates to the definition of the basic principles of formation and functioning of international territorial transport systems described with the help of a case study of the Baltic Region. This works is of great practical value for researchers in the field of geography of transport and especially those in the sphere of international organisation of transportation process.*

*Key words:* Baltic Region, regional, transnational, and international territorial transport system.

## References

1. *VASAB*. available at: <http://www.vasab.org> (accessed 6 Oktober 2011).
2. Tarhov, S. A., Semina, I. A. 2009, *Aktual'nye problemy geografii i geojekologii*, Vol. 1 (5), available at: [http://geoeko.mrsu.ru/2009-1/pdf/12\\_Tarhov.pdf](http://geoeko.mrsu.ru/2009-1/pdf/12_Tarhov.pdf) (accessed 6 Oktober 2011).
3. Tarhov, S. A., Shlihter, S.B. 1995, *Geografija transportnyh sistem. Kurs lekciij [The geography of transport systems. A course of lectures]*, Moscow, ROU; IGRAN.
4. Fedorov, G. M., Zverev, Ju. M. and Korneevets, V. S. 1997, *Rossijskij jeksklav na Baltike [The Russian exclave on the Baltic Sea]*, Kaliningrad, Izd-vo Kaliningr. un-ta, 312 p.
5. Fedorov, G. M., Korneevets, V. S. 1999, *Baltijskij region [The Baltic Region]*, Kaliningrad, Izd-vo Kaliningr. un-ta, 208 p.
6. Mezhevich, N. M. *Baltijskij region i Rossija na Baltike: specifika pozicionirovanija [The Baltic Region and Russia on the Baltic Sea: the specificity of positioning]* available at: <http://www.ut.ee/ABVKeskus/publ/2004/VF-B.pdf> (accessed 15 January 2009).
7. *European Commission Panorama of Transport*, 2009, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities, 185 pp.
8. *Towards an integrated Baltic Sea Region: Cities and Regions as drivers for spatial development and integration* available at: [http://www.vasab.org/east-west-window/documents/WG1\\_report\\_final\\_version\\_part2\\_appendix.pdf](http://www.vasab.org/east-west-window/documents/WG1_report_final_version_part2_appendix.pdf) (accessed 6 Oktober 2011).

## About authors

*Dr Ivan S. Gumenyuk*, Lecturer, Department of Social and Economic Geography and Geopolitics, Immanuel Kant Baltic Federal University.  
E-mail: IvaGum85@mail.ru

*Dmitry A. Melnik*, PhD student, Department of Social and Economic Geography and Geopolitics, Immanuel Kant Baltic Federal University.  
E-mail: bbb999@rambler.ru