



004612622

*На правах рукописи*

**Гуменюк Иван Сергеевич**

**ТИПОЛОГИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ  
ОБСЛУЖИВАНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ  
РОССИИ**

Специальность 25.00.24 – экономическая, социальная, политическая  
и рекреационная география

**Автореферат**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата географических наук

**1 8 НОЯ 2010**

Калининград  
2010

Работа выполнена в ФГОУ ВПО «Российский государственный университет имени Иммануила Канта»

Научный руководитель: доктор географических наук, профессор Федоров Геннадий Михайлович

Официальные оппоненты: доктор географических наук, профессор Анохин Анатолий Александрович

доктор географических наук, профессор Манаков Андрей Геннадьевич

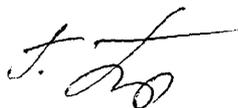
Ведущая организация: Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова

Защита состоится 3 декабря 2010 г. в 15.00 на заседании диссертационного совета Д 212.084.02 при ФГОУ ВПО «Российский государственный университет имени Иммануила Канта» по адресу: 236040, г. Калининград, ул. Университетская, 2, ауд. 206, e-mail: esogeography@rambler.ru

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Российского государственного университета имени Иммануила Канта (г. Калининград, ул. Университетская, 2).

Автореферат разослан «09» октября 2010 г.

Учёный секретарь  
диссертационного совета



Г.М. Баринава

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Настоящая работа посвящена одной из форм организации современного территориального транспортного комплекса - региональным транспортным системам обслуживания внешнеэкономических связей.

Благодаря рыночным преобразованиям регионы России получили возможность организовывать собственную международную деятельность. На современном этапе международная деятельность регионов России – совокупность различных форм и методов политического, торгово-экономического, финансово-производственного взаимодействия со странами и их регионами с целью использования преимуществ демократизации и международного разделения труда для достижения целей социально-экономического развития и повышения конкурентоспособности.

Важная составная часть деятельности регионов в международной сфере - их внешнеэкономические связи. Внешнеэкономическая деятельность включает следующие направления: внешнюю торговлю, международное производственное и научно-техническое сотрудничество, инвестиционную деятельность. Внешнеэкономическая деятельность регионов приводит к повышению темпов роста региональных доходов, оптимизации структурных пропорций в экономике, ускорению технического прогресса, повышению эффективности инвестиций, решению социальных проблем.

Одним из ключевых региональных компонентов, обслуживающих внешнеэкономические связи любого региона, является транспорт. Транспортная инфраструктура выполняет функции по обеспечению внешнеэкономических связей регионов, одновременно выполняя и транзитную функцию для обслуживания внешних связей соседних регионов.

С началом рыночных преобразований в России стали появляться первые теоретические исследования о роли различных видов транспорта в обеспечении внешнеэкономических связей отдельных регионов и страны в целом (наиболее изучены морской и железнодорожный транспорт). Но при этом на региональном уровне слабо исследована роль транспортного комплекса как единого целого в обеспечении внешнеэкономических связей; недостаточно выявлены имеющиеся и весьма значительные территориальные различия в уровне, структуре и динамике развития соответствующих транспортных систем. Поэтому важное теоретическое, методическое и практическое значение имеет типологизация регионов по специфике развития пространственных форм организации транспортного

комплекса в связи с обеспечением внешнеэкономической деятельности и разработка рекомендаций, касающихся транспортных систем разного типа на мезо- и микроуровне.

**Объект исследования** – региональные транспортные системы обслуживания внешнеэкономических связей России.

**Предмет исследования** – пространственная организация и особенности функционирования региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей.

**Цель** диссертационной работы – выявить принципиальные особенности и обосновать типологию региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей, установить их место в общей системе пространственной организации транспорта.

Для реализации поставленной цели были решены следующие задачи:

1. Определена географическая специфика территориальной организации транспорта в обслуживании внешнеэкономических связей регионов.

2. Выявлена структура и выделены основные отраслевые типы региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей, определены их функции и отличительные черты.

3. Проведен анализ, подобраны методы, методики, а также отдельные показатели, необходимые для пространственной типологизации региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей России, с последующим выделением их основных типов.

4. Оценен уровень развития региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей Калининградской области как представителя наиболее высокоразвитого типа таких систем мезоуровня в России. Определены особенности ее функционирования в сложившихся региональных социально-экономических условиях.

5. Обоснована пространственная и функциональная типология региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей микроуровня в Калининградской области и выявлены пути дальнейшего совершенствования всего транспортного комплекса региона в целом.

**Теоретической и методологической основой** диссертационного исследования стали научные идеи и методологические подходы, изложенные в работах российских и зарубежных ученых – Н.Н. Баранского, В.Н. Бугроменко, Л.Б. Вардомского, Л.И. Василевского, А.Г. Гранберга, Н.Н. Громова, Н.Н. Колосовского, И.В. Никольского,

С.А. Тархова, С.Б. Шлихтера, В.Е. Шувалова, С. Comtois, Т. Hagerstrand, Т.Lunden, N. Veggeland.

**Информационная база исследования** - статистические данные Федеральной службы государственной статистики и ее территориальных органов по субъектам Российской Федерации, а также материалы периодических изданий, ресурсы сети Интернет, географические карты, атласы и картосхемы России и ее регионов.

**Методический аппарат** - сравнительно-географический, аналитический, описательный, картографический методы, метод ранжирования, кластеризации и типологизации, статистические методы.

**Научная новизна:**

- Впервые выделен особый тип территориальных транспортных систем, формирующийся в регионах, активно вовлеченных в процесс внешнеэкономического сотрудничества, – региональные транспортные системы обслуживания внешнеэкономических связей. Определяются основные отличительные черты таких систем, их пространственная организация и функции.

- Для комплексного изучения процессов взаимодействия региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей с другими региональными компонентами впервые использован один из вариантов системного экономического анализа - PENST-анализ (название – из аббревиатуры первых букв исследуемых групп факторов: Policy (политика), Economy (экономика), Nature (природа), Society (общество), Technology (технология) адаптированный под решение экономико-географических задач. Данный анализ дает возможность оценить влияние географических, политических, экономических, социальных и технологических факторов на развитие региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей, что позволяет сформулировать рекомендации для дальнейшего совершенствования как самой системы, так и региона в целом.

- Выделены девять типов региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей России мезоуровня, дана характеристика и прогнозная оценка дальнейшего развития каждого из типов, сформировавшихся в России.

- Определена пространственная и функциональная характеристика региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей Калининградской области как представителя высокоразвитого типа систем мезоуровня в России. В пределах области на микроуровне выделены шесть региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей, различных по функциональным обязанностям, объему перевезенных грузов и

пассажиры и уровню интеграции элементов транспортной системы региона в процессы обслуживания внешнеэкономических связей.

- В каждой региональной транспортной системе обслуживания внешнеэкономических связей микроуровня определены ядра, основные узлы системы и линии связи, различные по своим функциональным характеристикам. Выделены основные проблемы и даны рекомендации по дальнейшему развитию всех систем микроуровня, сформировавшихся в Калининградской области.

#### **Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Региональная транспортная система обслуживания внешнеэкономических связей (РТСОВС) – особая форма региональных транспортных систем - взаимообусловленное сочетание транспортных коммуникаций и средств транспорта, главная функция которых связана с комплексным обслуживанием внешнеэкономических связей региона и транзитным обеспечением внешнеэкономических связей остальных регионов. Отличительной чертой таких систем является приоритет в сторону обеспечения внешних связей, поэтому ключевыми элементами системы выступают пункты пропуска, через которые проходят все внешние грузовые и пассажирские потоки. Степень развитости пунктов пропуска напрямую влияет на уровень развития всей региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей.

2. В пределах каждой региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей выделяются ядра системы, узлы и линии связи, различные по своим функциональным обязанностям. *Ядро системы* – центр сосредоточения ресурсного, производственного и трудового потенциала. Как правило, ядром системы выступает город – региональный центр. *Узлы системы* – элементы, которые наиболее активно вовлечены в процесс обслуживания транспортных связей, через которые происходит развитие всей системы. Узлами системы могут выступать крупные транспортные или населенные пункты, через которые проходит несколько видов транспорта в регионе, пункты пропуска, порты и т.д. Ядро и узлы системы соединяются между собой *линиями связи* – транспортными путями различного вида. Кроме того, линии связи соединяют между собой системы более низкого порядка, объединяя их в системы более высокого уровня. Узлы системы и линии связи различаются по своим функциональным обязанностям (грузовые, пассажирские или комбинированные).

3. Региональные транспортные системы обслуживания внешнеэкономических связей мезоуровня выделены на территории 62 субъектов Российской Федерации и сгруппированы с использованием

кластерного анализа в 9 типов с учетом степени развития в регионе внешнеэкономических связей и уровня развития транспорта.

4. Региональная транспортная система обслуживания внешнеэкономических связей Калининградской области - одна из наиболее развитых систем России, что обусловлено особенностями ее географического положения. Для всей системы в целом характерно неравномерное распределение нагрузки между объектами транспортной инфраструктуры, связанное с неудовлетворительным состоянием многих пунктов пропуска и географическими особенностями грузо- и пассажиропотоков.

5. На основе данных о качестве приграничной транспортной инфраструктуры и об уровне интеграции элементов транспортной системы региона в процессы обслуживания внешнеэкономических связей в регионе выделяются системы более низкого уровня, отличающиеся друг от друга специализацией, степенью развития, а также потенциалом. На территории Калининградской области выделены 6 региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей микроуровня: Центральная (широтная), Северо-восточная, Юго-восточная, Приморская, Западная и Юго-западная.

6. Для формирования в Калининградской области региональной транспортной системы, специализацией которой может стать транзитное обеспечение грузо - и пассажиропотоков между регионами России и странами Европы, необходима модернизация региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей региона. В первую очередь, необходимо оптимизировать работу установленных в области пунктов пропуска, а также повысить качество объектов транспортной инфраструктуры. Кроме того, посредством диалога РФ – ЕС с участием Калининградской области необходимо создать благоприятные политические и экономические условия для грузовладельцев, рассматривающих Калининградскую область как транзитную систему между регионами России и странами Европы.

**Практическая значимость.** Результаты диссертационного исследования могут быть использованы федеральными и региональными органами власти при разработке программ развития транспортной системы страны в целом или ее отдельных субъектов. Региональными органами власти Калининградской области основные результаты работы могут быть использованы при разработке программ развития отдельных видов транспорта или административно-территориальных образований региона. Выводы, сделанные в работе, используются в учебном процессе Российского государственного университета имени Иммануила Канта при изучении студентами курсов «География транспорта», «Инфраструктура

регионов мира» и «Социально-экономическое развитие Калининградской области».

**Публикация и апробация работы.** Основные положения и выводы изложены в 9 научных статьях общим объемом 8,5 п.л., в том числе одна в издании, рекомендованном ВАК. Результаты исследования докладывались и обсуждались на международных научных конференциях и семинарах в Санкт-Петербурге (2008), Калининграде (2007-2010), Гданьске (2009), Ольштыне-Мрангово (2008), Клайпеде (2009).

**Структура диссертации.** Работа включает 166 страниц основного текста, состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы (164 источника, в том числе 146 отечественных и 18 зарубежных) и приложения. Содержит 19 таблиц и 30 рисунков.

## ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

1. В регионах, вовлеченных во внешнеэкономическое сотрудничество, формируется особый вид региональных транспортных систем – региональные транспортные системы обслуживания внешнеэкономических связей (РТСОВС) представляющие собой взаимообусловленное сочетание транспортных коммуникаций и работы средств транспорта в пределах социально-экономических территориальных единиц (регионов), главная функция которых ориентирована на комплексное обслуживание внешнеэкономических связей региона и транзитное обеспечение внешнеэкономических связей остальных регионов. Отличительной чертой региональных транспортных систем данного типа является приоритет в обеспечении внешних связей над внутренними. Это обстоятельство напрямую влияет на особенности функционирования систем, ключевыми элементами которых выступают пункты пропуска. Именно через них проходят все внешние грузовые и пассажирские потоки. Степень развитости пунктов пропуска напрямую влияет на уровень развития всей системы.

В обслуживании внешнеэкономических связей могут участвовать как все представленные в регионе виды транспорта (например в Ленинградской области), так и только один вид транспорта (например, автомобильный в Республике Тыва). Отраслевая типология приграничных региональных транспортных систем, в основе которой лежат различия в числе участвующих в обслуживании внешнеэкономических связей видов транспорта, представлена в таблице 1.

Таблица 1 - Отраслевая типология региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей

Тип систем		Вид транспорта				
		Железнодорожный	Автомобильный	Воздушный	Морской	Речной
Мономодальные		■				
			■			
				■		
					■	
Бимодальные		■		■		
		■			■	
			■			■
		■		■		
			■		■	
				■		■
Полиmodalные	Трехвидовые	■		■		
		■			■	
		■		■		
			■			■
		■		■		■
	Четырехвидовые	■		■		
		■			■	
		■	■			■
	Пятивидовые	■	■	■	■	■

Примечание: штриховка в ячейке означает наличие данного вида транспорта в системе, белый цвет – его отсутствие.

2. В региональной транспортной системе обслуживания внешнеэкономических связей любого уровня выделяются различные по своему назначению элементы. Центральным элементом системы является *ядро* (рис.1). Как правило, им выступает город - региональный центр, в котором сосредоточен основной ресурсный, производственный и трудовой потенциал. В региональных транспортных системах более низкого ранга ядром могут выступать и крупные предприятия или производственные центры. Наряду с ядром выделяются и *узлы системы* – элементы, наиболее активно вовлеченные в процесс обслуживания внешнеэкономических связей, через которые происходит развитие всей системы. Узлами системы выступают крупные транспортные или населенные пункты, через которые проходит несколько видов транспорта в регионе, пункты пропуска, порты и т.д. Ядро и узлы системы соединяются между собой *линиями связи* – транспортными путями различного вида. Кроме того, линии связи соединяют между собой региональные транспортные системы обслуживания внешнеэкономических связей низшего порядка, объединяя их в системы более высокого таксона. Узлы системы и линии связи различаются по своим функциональным обязанностям. Они могут быть грузовыми, пассажирскими или комбинированными (объединяющими функции как грузовых, так и пассажирских).

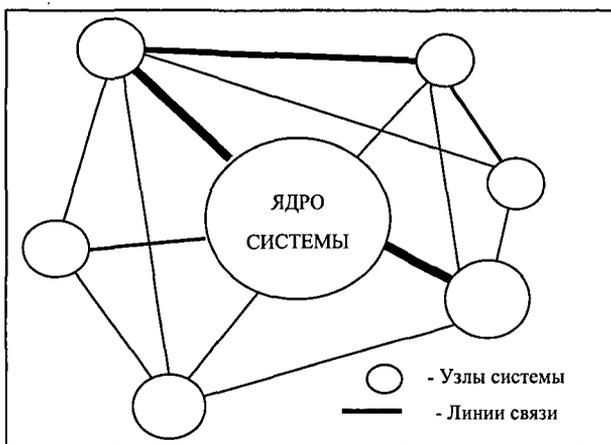


Рис. 1. Элементы региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей

Региональные транспортные системы обслуживания внешнеэкономических связей страны формируются на макроуровне (крупные экономические районы, группы субъектов РФ), на мезоуровне (отдельные субъекты РФ) и на микроуровне (муниципальные

образования), образуя, соответственно, макро-, мезо- и микрорегиональные системы.

Региональные транспортные системы обслуживания внешнеэкономических связей формируются и функционируют в объективно сложившихся комплексных условиях региона. Географические, политические, социально-экономические, технологические и другие условия региона напрямую влияют на формирование и последующее функционирование региональных транспортных систем. Данный процесс равнонаправлен, поскольку и сама система активно влияет на все региональные подсистемы, участвуя в их трансформации (развитии).

Оптимальным способом комплексного изучения процессов взаимодействия региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей с другими региональными компонентами является системный анализ и PENST-анализ (рис. 2), как один из его разновидностей.

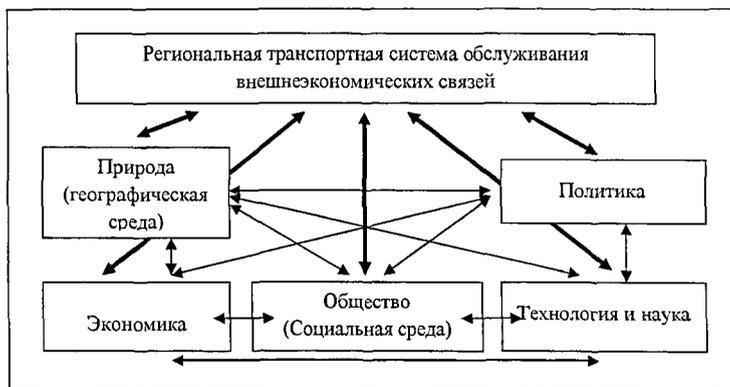


Рис. 2. Схема взаимодействия региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей и других региональных компонентов

3. Выбирая показатели для определения уровня развития региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей в каждом конкретном регионе, необходимо исходить из двух объективных условий:

- данные системы – особый вид региональных транспортных систем, основу которых, как правило составляет не весь транспортный комплекс региона, а лишь та его часть, которая обслуживает внешнеэкономические связи. Это означает, что применение всех

показателей, характеризующих уровень развития транспортного комплекса региона, привело бы к искажению реальной ситуации;

- внешнеэкономические связи региона - это многообразный комплекс процессов и явлений, и лишь часть из них обеспечивается работой транспортной системы. В связи с этим применение показателей, традиционно используемых для классификации внешнеэкономических связей регионов, затруднительно, так как не все они прямо отражают уровень развития региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей.

Уровень развития региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей определяется степенью вовлеченности региона в процесс внешнеэкономического сотрудничества и уровнем развития транспорта, направленного на обеспечение данного сотрудничества. В зависимости от степени развитости двух вышеперечисленных компонентов в субъекте РФ могут сложиться мезорегиональные транспортные системы обслуживания внешнеэкономических связей 9 типов (рис. 3).

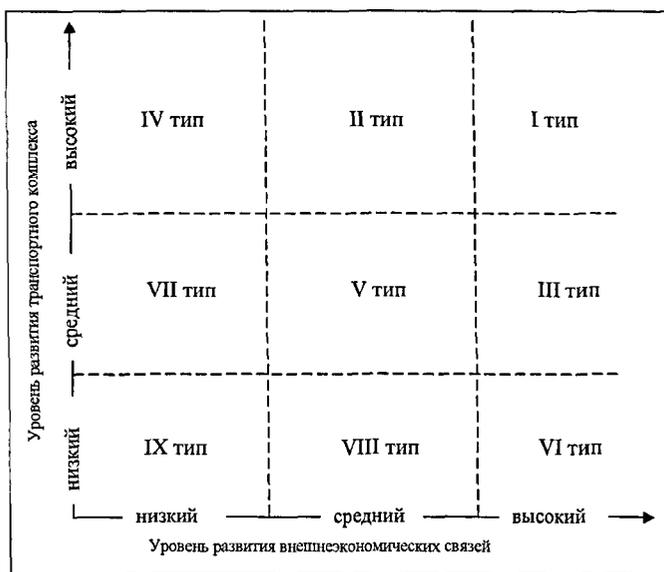


Рис. 3. Типология региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей

При типологии мезорегиональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей России использовались две группы показателей.

*Показатели, характеризующие уровень развития внешнеэкономических связей региона:*

- оборот внешней торговли субъектов РФ;
- соотношение показателя оборота внешней торговли субъекта к его валовому региональному продукту;
- иностранные инвестиции в основной капитал на душу населения;
- число предприятий и организаций с прочей формой собственности, включая смешанную российскую, иностранную, совместную российскую и иностранную;
- число участников международного миграционного движения.

*Показатели, характеризующие уровень развития в регионе транспортного комплекса, ориентированного на обслуживание внешнеэкономических связей:*

- обеспеченность пунктами пропуска (КПП) в расчете на 1 000 км<sup>2</sup> площади;
- обеспеченность пунктами пропуска (КПП) в расчете на 100 000 жителей;
- количество видов пункта пропуска (КПП);
- доля транспорта в структуре валового регионального продукта (ВРП);
- среднегодовая доля занятых в транспорте.

Для типологизации мезорегиональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей России были проведены предварительные операции:

1. Ранжирование субъектов РФ по каждому из применяемых показателей.

2. Кластеризация субъектов РФ, основанная на сумме рангов для каждого субъекта по двум группам показателей.

3. Группировка субъектов РФ по двум группам показателей с использованием в качестве группировочного признака суммы рангов.

В результате различные типы мезорегиональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей были выделены в 62 (из 83) субъектах РФ. Системы самого высокого уровня (I типа) выделены в Калининградской, Ленинградской, Псковской и Мурманской областях, Республике Карелия и Приморском крае. В Республике Адыгея, Кабардино-Балкарской Республике, Ставропольском крае, Чувашской Республике и Республике Тыва уровень развития системы наиболее низкий (IX тип). В 21 регионе России в региональной транспортной системе обслуживания внешнеэкономических связей высоко развит лишь один из двух компонентов, а в 28 оба компонента развиты недостаточно высоко или один из компонентов развит слабо при условии, что другой характеризуется средним уровнем развития (рис.4).



4. На территории Калининградской области сформировалась одна из наиболее развитых мезорегиональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей России, что обусловлено ее географическим положением. По уровню развития международного сотрудничества регион занимает 1-е место среди всех субъектов РФ, а по уровню развития транспортного комплекса – 5-е. В обслуживании внешнеэкономических связей формально задействованы все виды транспорта региона. Железнодорожный и морской транспорт специализируются на обеспечении международных грузоперевозок (совместно перевозится около 93% всех грузов), тогда как автомобильный и воздушный обеспечивают международные пассажиропотоки (более 80%). Внутренний водный транспорт практически не задействован в обслуживании внешнеэкономических связей, что обусловлено отсутствием необходимой инфраструктурной базы, неудовлетворительным состоянием основных транспортных путей, а также отсутствием законов, регламентирующих его деятельность на территории региона.

Для региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей области характерно неравномерное распределение нагрузки между объектами транспортной инфраструктуры, что в первую очередь связано с неудовлетворительным состоянием многих пунктов пропуска. Из 24 функционирующих в регионе пунктов пропуска всем требованиям, предъявляемым к подобным объектам, удовлетворяют лишь восемь: 3 автомобильных (Мамоново, Багратионовск, Гусев), 3 морских (Калининград и два в Балтийске) и 1 воздушный (аэропорт Храброво).

5. Мезорегиональная транспортная система обслуживания внешнеэкономических связей Калининградской области географически неоднородна. В ней выделяются системы более низкого порядка (микроуровня), различающиеся своей специализацией и уровнем развития. Основываясь на данных о качестве транспортной инфраструктуры и уровне интеграции элементов транспортного комплекса региона в процессы обслуживания внешнеэкономических связей, в регионе можно выделить системы более низкого уровня, отличающиеся друг от друга специализацией, степенью развития, а также потенциалом. На территории области выделено шесть мезорегиональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей: Центральная (широтная), Северо-восточная, Юго-восточная, Приморская, Западная и Юго-западная (рис. 5).

Центральная мезорегиональная транспортная система обслуживания внешнеэкономических связей специализируется на обеспечении грузоперевозок, образуя вместе с Западной системой главную транспортную ось области.

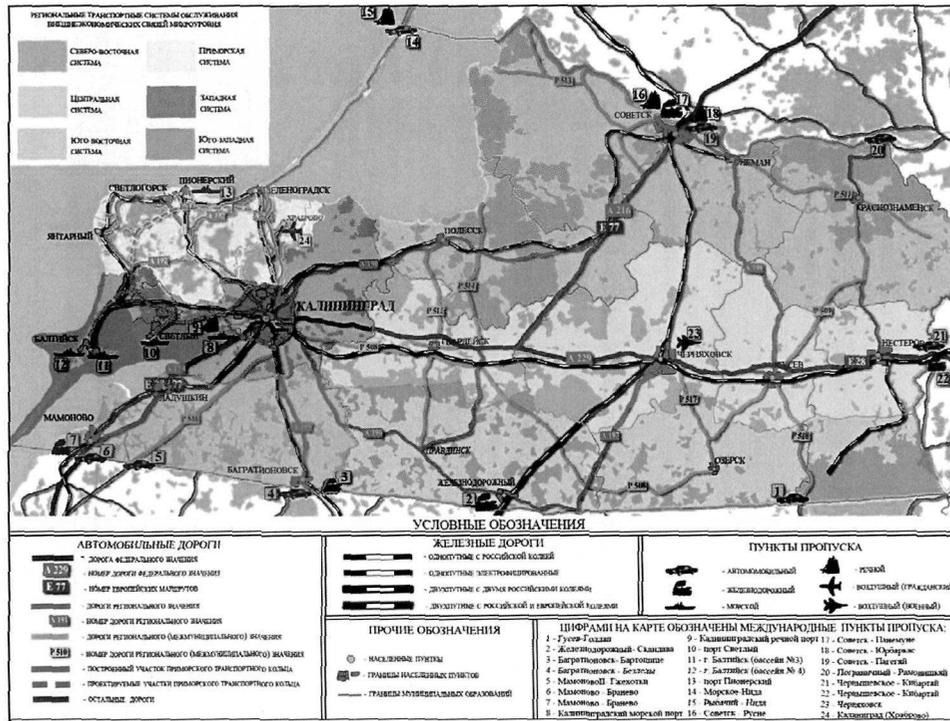


Рис. 5. Региональные транспортные системы обслуживания внешнеэкономических связей микроуровня Калининградской области

Через нее осуществляется грузовое и пассажирское сообщение с основными регионами России и проходят основные транзитные грузы.

Северо-восточная система развита слабо и в целом ориентирована на обеспечение внешнеэкономических грузо- и пассажироперевозок автомобильным транспортом. При этом потенциально система может обеспечивать внешнеэкономические связи посредством других видов транспорта (железнодорожного и речного). Юго-восточная система является наименее развитой из всех выделяемых региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей микроуровня. С развитием Северо-восточной и Юго-восточной систем в перспективе в регионе должны сложиться меридиональные маршруты для грузовых и пассажирских перевозок.

Приморская система, обладающая высоким потенциалом и вариативностью представленных видов транспорта, на современном этапе обеспечивает значительные объемы пассажирских перевозок (в основном за счет воздушного транспорта). Дальнейшее развитие Приморской микрорегиональной транспортной системы связано с формированием в регионе крупного туристско-рекреационного кластера, что позволит сформировать региональную транспортную систему обслуживания внешнеэкономических связей, направленную на обеспечение туристического пассажиропотока в регионе Балтийского моря.

Юго-западная микрорегиональная транспортная система играет ключевую роль для всей области, обеспечивая до 50% регионального автомобильного внешнеэкономического грузо- и пассажиропротока. С введением нового автомобильного пункта пропуска роль системы будет усиливаться, что связано с возрастанием доли автомобильного транспорта в обслуживании внешнеэкономических связей. Наличие качественной автомобильной инфраструктуры, имеющаяся железная дорога с европейской шириной колеи, а также приморское положение системы создают предпосылки для создания в ее рамках новых форм внешнеэкономических связей, основанных на морском и внутреннем водном транспорте.

6. Географическое положение и соседство области с экономически развитыми странами Балтийского региона являются предпосылками для формирования в ней развитой региональной транспортной системы, специализацией которой стало бы транзитное обеспечение грузо- и пассажиропротоков между регионами России и странами Европы. Однако для региональной транспортной системы обслуживания внешнеэкономических связей Калининградской области характерно наличие ряда негативных факторов, препятствующих трансформации. В первую очередь - несоответствие большинства зарегистрированных в регионе пунктов пропуска требованиям, предъявляемым к подобным объектам. Как следствие - многие транспортные объекты региона

практически не задействованы в обслуживании внешнеэкономических связей, в то время как другие вынуждены работать с превышением проектной пропускной способности. Увеличивается время таможенного оформления груза и прохождения государственной границы, вследствие чего падает привлекательность Калининградской области как транзитной системы Балтийского региона (табл. 2).

Другой негативный фактор - отсутствие долгосрочных договоренностей между Российской Федерацией и Европейским союзом, касающихся экономического и правового статуса области. Отсутствие «особого» европейского статуса для Калининградской области негативно влияет на выстраивание принципов международного сотрудничества. Необходимость оформления соответствующих виз осложняет процесс взаимного социо-культурного сотрудничества между Калининградской областью и регионами стран Балтийского региона. Для реализации высокого транзитного потенциала области необходимо осуществить инфраструктурную модернизацию ее региональной транспортной системы и создать благоприятные внешние условия посредством диалога РФ – ЕС с участием Калининградской области.

Таблица 2 - Основные проблемы микрорегиональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей Калининградской области и предлагаемые пути их решения

Проблема	*	Способы решения
<b>Центральная (широтная) система</b>		
Неудовлетворительно е состояние объектов системы	A	Строительство обьездной дороги вокруг Черняховска Строительство необходимой инфраструктуры на МАПП Чернышевское
	A	Строительство логистического комплекса в Черняховске
Повышенная нагрузка при эксплуатация объектов системы	Ж	Реконструкция пункта пропуска Чернышевское Строительство логистического комплекса в Черняховске Подписание договоров с партнерами из Литвы об упрощении процедур таможенного оформления и контроля
<b>Северо-восточная система</b>		
Повышенная нагрузка при эксплуатация объектов системы	A	Реконструкция МАПП Советск и Пограничный Строительство логистического комплекса в Советск
Неудовлетворительно е состояние объектов системы	A	Реконструкция автомобильной трассы Нестеров – Советск Строительство инфраструктуры на МАПП Советск и Пограничный Строительство транспортных подходов к МАПП Советск
		Строительство двухпутных линий Советск - Калининград и Советск – Черняховск
Слабая нагрузка всех объектов системы	Ж	Комплексная модернизация пункта пропуска в Советске Работа с партнерами из Литвы по активизации приграничных перевозок на этом направлении
Не участвует в приграничном сотрудничестве	P	Обустройство официально установленных пунктов пропуска Реконструкция основных водных путей Работа с литовскими партнерами по активизации приграничных перевозок данным видом транспорта

### Юго-восточная система

Неудовлетворительно с состояние объектов системы	А	Комплексная реконструкция автотрассы Гвардейск-Железнодорожный - Черняховск Открытие МАПП в Железнодорожном
Слабая нагрузка всех объектов системы	А	Реконструкция автотрассы Гусев – Голдап Сотрудничество с польскими партнерами по вопросу возможности прохождения через МАПП автомобилей с массой выше 7 тонн
	Ж	Строительство логистического комплекса в Черняховске Работа с польскими партнерами по активизации приграничных перевозок на этом направлении

### Приморская система

Неудовлетворительно с состояние объектов системы	А	Завершение строительства Приморского транспортного кольца Реконструкция автомобильной трассы Зеленоградск – Морское Работа с литовскими партнерами по активизации приграничных туристических пассажироперевозок
	В	Комплексная модернизация международного аэропорта Строительство инфраструктурных объектов возле аэропорта
Не участвует в приграничном сотрудничестве	Ж	Строительство новых железнодорожных линий Строительство двухпутных линий на уже существующих маршрутах
	М	Реконструкция инфраструктуры порта Пионерский Работы по привлечению грузов и пассажиров в порт Пионерский Создание инфраструктуры для обслуживания туристических судов
	Р	Обустройство официально установленного пункта пропуска Реконструкция основных водных путей Работа с партнерами из Литвы по активизации приграничных перевозок данным видом транспорта

### Западная система

Неудовлетворительно с состояние объектов системы	М	Обустройство пунктов пропуска в Балтийске. Строительство логистического комплекса в Балтийске Модернизация Калининградского морского порта Комплексная модернизация Калининградского морского канала
Слабая нагрузка объектов системы	М	Развитие в Балтийске паромного сообщения Строительство в Балтийске терминалов и производственных помещений
Не участвует в приграничном сотрудничестве	Р	Обустройство официально установленного пункта пропуска Работа по привлечению грузов и пассажиров (туристических потоков)

### Юго-западная система

Повышенная нагрузка при эксплуатации объектов системы	А	Ввод в эксплуатацию дороги Калининград – МАПП Мамонво II. Работа с польскими партнерами по оптимизации и ускорению процедур таможенного и паспортного контроля.
Слабая нагрузка объектов системы	Ж	Развитие пассажирского сообщения через пункт пропуска Мамонново - Бранево Комплексная модернизация дороги Калининград – Багратионовск и пункта пропуска Багратионовск - Бартошице

\* Виды транспорта, для которых актуальна проблема: А - автомобильный, Ж - железнодорожный, М - морской, Р - речной, В - воздушный.

## Основные выводы

1. В субъектах Российской Федерации с развитым транспортным комплексом, активно участвующих во внешнеэкономическом сотрудничестве, формируется особый вид транспортных систем – мезорегиональные системы обслуживания внешнеэкономических связей. Транспортные системы данного вида функционирует под воздействием различных региональных факторов, оказывающих как положительное, так и отрицательное влияние. Для выявления и оценки уровня влияния региональных факторов целесообразно использовать системный PENST-анализ.

2. На основе показателей степени вовлечения в процесс внешнеэкономического сотрудничества и уровня развития транспортного комплекса выделено девять типов мезорегиональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей в субъектах Российской Федерации.

3. Одна из наиболее развитых мезорегиональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей России сформировалась на территории Калининградской области, что в первую очередь обусловлено ее географическим положением. Для транспортной системы этого региона характерно неравномерное распределение нагрузки между объектами транспортной инфраструктуры, что напрямую связано с неудовлетворительным состоянием большинства пунктов пропуска.

4. На территории Калининградской области на основе показателей качества транспортной инфраструктуры и уровня интеграции элементов транспортного комплекса региона в процессы обслуживания внешнеэкономических связей выделено шесть мезорегиональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических связей: Центральная (широтная), Северо-восточная, Юго-восточная, Приморская, Западная и Юго-западная. Для каждой из систем микроуровня определены основные проблемы и предложены пути решения для их преодоления.

5. Для формирования в Калининградской области развитой мезорегиональной транспортной системы, специализацией которой может стать транзитное обеспечение грузо- и пассажиропотоков между регионами России и странами Европы, необходима инфраструктурная модернизация ключевых элементов системы (в первую очередь пунктов пропуска). Кроме того, посредством диалога РФ – ЕС с участием Калининградской области необходимо добиться получения особого статуса и транспортных привилегий для Калининградской области как эксклавной территории, отделенной от основной части России странами ЕС.

## Публикации автора по теме диссертации

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

1. Формирование транспортного комплекса Калининградской области //Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2009. Вып. 3. С. 83-86.

*Публикации в других изданиях*

2. Метод сценарного планирования оценки стратегий развития транспортного комплекса Калининградской области: материалы международной научно-практической конференции, посвященной 90-летию создания Географического института в Петрограде и 90-летию отечественного высшего географического образования «Географическое образование и наука в России: история и современное состояние»/ под ред. Н.В. Каледина, В.В. Дмитриева, Т.А. Алиева. СПб.: ВВМ, 2010. С. 961-969.

3. Транспортный комплекс Калининградской области: особенности пассажирских перевозок // Исследования Балтийского региона. 2009. №4. С. 17-24 (соавторы: Мельник Д.А.).

4. Транспортный комплекс Калининградской области: состояние и перспективы // Региональные исследования. 2009. №6. С. 29-32.

5. Транспортный комплекс Калининградской области в транспортной системе России и Балтийского региона // Исследования Балтийского региона. 2009. № 2. С. 30-33.

6. Калининградская область в транспортной системе региона Балтийского моря // Регион сотрудничества. 2009. Вып. 1(53). С. 51-60.

7. Транспортный комплекс Калининградской области / под ред. Г.М. Федорова. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008. 103 с. (соавторы: Ю.М. Зверев).

8. Региональная транспортная система обслуживания внешнеэкономических связей Калининградской области // Регион сотрудничества. 2010. Вып. 1(55). С. 21-30.

9. Frontier regional transport systems of the Kaliningrad region of the Russian Federation and the Republic of Lithuania// Journal of Social Sciences. 2010. N 2. P. 108-115.

## **Содержание диссертации**

**ВВЕДЕНИЕ**

**ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИЗУЧЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ОБСЛУЖИВАНИЯ  
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ**

1.1. Международная деятельность и внешнеэкономические связи  
региона

1.2. Региональные транспортные системы

1.3. Региональные транспортные системы обслуживания  
внешнеэкономических связей

**ГЛАВА 2. ТИПОЛОГИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ  
ОБСЛУЖИВАНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РОССИИ  
МЕЗОУРОВНЯ**

2.1. Анализ оптимальных критериев оценки уровня развития  
региональных транспортных систем обслуживания внешнеэкономических  
связей.

2.2. Типологизация региональных транспортных систем обслуживания  
внешнеэкономических связей мезоуровня

2.3. Характеристика различных типов региональных транспортных  
систем обслуживания внешнеэкономических связей

**ГЛАВА 3. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ОБСЛУЖИВАНИЯ  
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ТИПОЛОГИЯ СИСТЕМ  
МИКРОУРОВНЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

3.1. Общая характеристика региональной транспортной системы  
обслуживания внешнеэкономических связей Калининградской области

3.2. Типология региональных транспортных систем обслуживания  
внешнеэкономических связей микроуровня

3.3. Анализ факторов развития региональной транспортной системы  
обслуживания внешнеэкономических связей Калининградской области

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

**ПРИЛОЖЕНИЯ**

Гуменюк Иван Сергеевич

**ТИПОЛОГИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ  
ОБСЛУЖИВАНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ  
РОССИИ**

**Автореферат**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата географических наук

Подписано в печать 25.10.2010. Формат 60×90 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>

Бумага для множительных аппаратов. Ризограф. Усл. печ. л. 1,5.

Уч.-изд. л. 1,0. Тираж 120 экз. Заказ 250 .

Издательство РГУ им. И.Канта,

236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14.