ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА

Егоров Михаил Владимирович,
кандидат экономических наук, доцент
мировой экономики и менеджмента,
Кубанский государственный университет (Краснодар)

Мунтхер Алматар,
магистрант, кафедра мировой экономики и менеджмента,
Кубанский государственный университет (Краснодар)
E-mail: Munther2010@mail.ru

Egorov Mikhail Vladimirovich,
candidate of economic sciences,
associate professor of Department of World
Economics and Management,
Kuban State University (Krasnodar)

Munther Almatar,
Master, Department of World Economics and Management,
Kuban State University (Krasnodar)
E-mail: Munther2010@mail.ru

FORMATION OF A TRANSPORT AND LOGISTICS CLUSTER

Аннотация: В статье рассматриваются методические подходы формирования транспортно—логистического кластера (ТЛК). Систематизирован и уточнен понятийный аппарат ТЛК на основе анализа категориальной сущности и определения понятия единой транспортно—логистической системы. Рассмотрены основные и специфические функции, задачи, элементы, структура ТЛК и методы управления им.

Ключевые слова: транспортный коридор, транспортно-логистический кластер, региональная экономика, логистический центр.

Annotation: The article discusses methodological approaches to the formation of a transport and logistics cluster. The conceptual apparatus of the transport and logistics cluster is systematized and refined based on the analysis of the categorical essence and definition of the concept of a single transport and logistics system. Based on system analysis, the specifics and functions of the transport and logistics cluster are identified.

Keywords: transport corridor, transport and logistics cluster, regional economy, logistics center

1. Введение (Introduction)

Важнейшим эффективным инструментом повышения конкурентоспособности и экономического роста региональной экономики является формирование транспортнологистических кластеров (ТЛК). На сегодняшний день элементы транспортных и логистических систем в России разрознены и направлены на достижение частных целей, мало способствующих решению общих задач. Поэтому необходимость формирования кластеров актуальна.

2. Методы (Materials and Methods)

Теоретико-методологической осн овой исследован ия послужили н аучн ые труды отечествен н ых и зарубежн ых учен ых и специалистов, публикации в н аучн ых издан иях и периодической печати по проблеме исследован ия. В работе примен ен н еобходимый для исследован ия и обосн ован ия выводов н абор н аучн ых методов позн ан ия, включающий методы: ан ализа и син теза, сравн ен ия, экспертн ых оцен ок, графического ан ализа и др.

3. Результаты (Results)

Одной из наиболее известных работ, содержащей широкий обзор публикаций по теории кластеров, является монография М. Портера [5].

Среди ученых, концентрирующих свое внимание на проблеме логистических кластеров, следует отметить Л.А. Мясникову [4], Т.Е. Евтодиева и др. [1].

Л.А. Мясникова считает, что под кластером необходимо понимать сеть независимых производственных, сервисных фирм, включая их поставщиков, создателей технологий и ноухау (университеты, научно-исследовательские институты, инжиниринговые центры), связующих рыночных институтов (брокеры, консультанты) и потребителей, взаимодействующих друг с другом в рамках единой цепи создания стоимости [4, с. 190].

Транспортно-логистические кластеры — совокупность взаимосвязанных, взаимоукрепляющих конкурентоспособных транспортно—коммуникационных сетей и инициативных предприятий, организаций, ориентированных на мировой рынок в интегрированной цепи поставок [2].

ТЛК предполагает объединение отдельных регионально, функционально и экономически связанных между собой логистических звеньев: международных транспортных коридоров, транспортных узлов магистральной инфраструктуры, транспортнораспределительных логистических центров, магистральных, региональных и локальных путей сообщения в единую систему перевозочного процесса, способного предоставить качественный логистический сервис внутренним и внешним потребителям при минимизации общих логистических издержек, в том числе, на базе железнодорожного транспорта как ключевого компонента [2, с. 23–24].

ТЛК определяется как группа географически локализованных взаимосвязанных компаний, специализирующихся на хранении, сопровождении и доставке грузов и пассажиров, а также организаций, обслуживающих объекты инфраструктуры и других организаций, взаимодополняющих и усиливающих сильные стороны друг друга и реализующих конкурентные преимущества данной территории [1, с. 49].

Логистический кластер — это устойчивое взаимодействие независимых географически сконцентрированных рыночных субъектов, реализующих логистические функции, усилия которых направлены на поддержание полного цикла основных и сопутствующих потоков и сквозную оптимизацию ресурсов от исходных поставщиков до конечных потребителей.

ТЛК — отраслевые кластеры, конечной продукцией которых являются транспортнологистические услуги в грузовом секторе, в пассажирском секторе, или в обоих.

ТЛК развиваются в регионах, имеющих существенный транзитный потенциал.

При этом по мере удлинения логистической цепочки в системе международных грузопотоков логистическим менеджерам приходится преодолевать сложности, определяемые формулой с условным названием четыре «Д» — дальность перевозок (расстояние), документация, деление национальных культур (культурные особенности), диктат потребительского спроса (удовлетворение запросов потребителей) [4, с. 146].

Обобщив подходы к составу и структуре кластера, можно выделить наиболее распространенные из них — совокупность взаимосвязанных, взаимоукрепляющих инициативных

предприятий, организаций, ориентированных как на мировой, так и на внутренний рынок в интегрированной цепи поставок.

Мировая практика показывает, что кластеры могут функционировать как в пределах города, так и области, региона. В то же время логистический кластер может обслуживать территории, выходящие за пределы его территориальной дислокации [1].

Проведенные авторами исследования понятия ТЛК позволили выполнить систематизацию его основных определений, сформулированных разными учеными [6].

Для ТЛК не является обязательным элементом наличие географически близких групп взаимосвязанных компаний. Для ТЛК характерна группа взаимосвязанных компаний, рассредоточенных на обслуживании международных транспортно-коммуникационных коридоров, которые географически проходят через многие страны. Поэтому, кластеры могут формироваться на базе наиболее развитых и приоритетных направлений транспортных коридоров.

Исходя из вышеизложенного следует: понятие «транспортно-логистический кластер» означает устойчивое партнерство взаимосвязанных предприятий промышленности, транспорта и логистики, включающих транспортные, складские услуги и комплексы за счет их непосредственной интеграции и размещения вдоль транспортных коридоров.

Основой функционирования ТЛК являются транспортные и логистические потоки, которые формируются в результате взаимодействия транспорта и логистики. В этой связи к основным элементам ТЛК можно отнести транспорт, логистику и вытекающие оттуда комплексы транспортных и логистических услуг, которые осуществляются с помощью транспортной и логистической инфраструктуры. ТЛК должен обеспечить логистическую связь внутри кластера, организовать хорошо отлаженную логистическую систему (ЛС), например, в промышленности — добычу, производство, переработку, сбыт сырья, продукции невозможно осуществить без движения материальных и нематериальных потоков

Следовательно, другие индустриальные кластеры должны быть тесно связаны с ТЛК. Это объединение и сотрудничество образуют отлаженный механизм — индустриальнологистический кластер.

Основными системообразующими компонентами национальной транспортнологистической системы являются транспортно-логистические кластеры, транспортные узлы, магистральные пути сообщения, контейнерные и грузоперерабатывающие терминалы, мультимодальные ТЛЦ. При этом ТЛК, создаваемые в общесетевых (мультимодальных) транспортных узлах, рассматриваются как стратегические точки роста социально-экономического развития страны.

ТЛК необходимо формировать в транспортных узлах вдоль МТК. Основной акцент нужно делать на дифференциацию транспортных узлов с соответствующим разграничением выполняемых ими функций, а также зон влияния (зон обслуживания) на мультимодальные транспортные узлы международного, российского и регионального (межрегионального) уровней.

4. Обсужден ие (Discussion)

Обобщая анализ разнообразных определений и точек зрения различных исследователей на виды и функции ТЛК, можно отметить отсутствие системного подхода при построении типологий; наличие многочисленных невзаимосвязанных функции и признаков, характеризующих кластер, но не дающих общего представления о ТЛК.

Формирование стратегической цели ТЛК в соответствии с системным подходом определяет связь между функциями логистики различных уровней и общесистемными функциями. Многообразие функций кластеров, выполняемых ими, обуславливает сложность системы

взаимосвязей, что вызывает необходимость в их упорядочении.

Общесистемные функции, на наш взгляд, связаны с ЛС любого уровня. К общесистемным функциям ТЛК можно отнести следующие: стратегические, организационные, оперативные и координирующие функции.

Стратегические функции заключаются в принятии Концепции развития транспортнологистического кластера РК; распределении полномочий в сфере формирования ТЛК; разработке и поддержке пилотного проекта ТЛК; поддержке кластерных инициатив на муниципальном уровне; создании коммуникационных площадок для участников кластера; содействии в развитии технической инфраструктуры кластера на территории.

Организационные функции заключаются в выявлении участников кластера, разработке стратегии развития кластера, обеспечивающей устранение «узких мест» и ограничений, а также обеспечение эффективной методической, информационно-консультационной и образовательной поддержки реализации кластерной политики; обеспечение координации деятельности центральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти регионов.

Оперативные функции охватывают управление движением и преобразованием потоков от источника возникновения до конечного потребителя. Данная функция реализуется для любой фирмы и предприятия, где осуществляется выпуск товаров и услуг.

Координирующие функции заключаются в согласовании спроса и предложения, межфункциональной координации действий различных предприятий транспорта и подразделений и оперативное планирование их деятельности. Данная функция связана не только с материальным, но и нематериальным производством.

Общесистемные функции, на наш взгляд, связаны с ТЛК на любом уровне.

Они направлены на реализацию функции управления и координации движения потоков от сферы закупки до конечного потребителя при различных видах деятельности и в разных структурных системах (региональная ТЛС, локальная ТЛС, ТЛЦ и пр.).

Совокупность общесистемных функций обеспечивает высокий уровень организации ТЛК и распространяется на все виды деятельности и разные уровни управления экономикой. Общесистемные функции направлены на реализацию долгосрочной цели.

Повышение интенсивности конкуренции, гибкости кластера, эффективности действия кластера, улучшение качества обслуживания, снижение совокупных затрат по представленным общеэкономическим показателям зависят от деятельности предприятий, выполняющих различные специфические функции.

К специфическим функциям региональной кластерной политики относятся:

управленческая, интегрирующая, регулирующая, результирующая, диагностическая, поддерживающая, стимулирующая, контролирующая и оптимизирующая.

В свою очередь, каждая из задач может быть детализирована на основе применяемых методов и форм их реализации.

Таким образом, общесистемные функции распространяются на все формы управления ЛС, проявляясь через специфические функции.

К основным методам ТЛК относятся следующие.

Диагностика кластеров: идентификация национальных и региональных кластеров; оценка конкурентоспособности кластеров; ранжирование кластеров по приоритетности с позиций регионального развития.

Задача поддержания кластерных инициатив включает следующие методы: выделение ядра кластера и содействие его усилиям по формированию кластера; содействие созданию группы лидеров; институциализацию ТЛК; разработку видения кластера, направлений его деятельности, стратегического плана, плана мероприятий по его реализации.

К стимулированию развития кластеров относятся следующие меры по развитию кластера: организационная помощь в координации усилий участников кластера; поддержка создания и развития инфраструктуры; содействие в подготовке кадров и обучении; налоговые и другие льготы для участников кластера и др.

Задача мониторинга деятельности кластеров и оценки эффективности кластерной политики включает разработку системы показателей развития кластера и методики их сбора и анализа; оценку эффективности кластера в целом и отдельных его участников; оценку социально-экономической эффективности кластера с позиций регионального развития; оценку эффективности кластерной политики региона.

Основной формой реализации вышеперечисленных мероприятий, носящей объединительный характер, является разработка Программы (концепции) развития и повышения конкурентоспособности региональных кластеров, а также проектов (программ) развития отдельных кластеров в регионе.

В рамках содействия организационному развитию кластеров предполагается оказание поддержки со стороны органов власти в реализации участниками кластера следующих мероприятий: реализация мер по стимулированию сотрудничества между участниками кластера (организация конференций, семинаров, рабочих групп, создание специализированных интернет-ресурсов и электронных списков рассылки); стимулирование инноваций, развитие кооперации внутри кластера в области НИОКР и развитие механизмов коммерциализации технологий; повышение эффективности системы профессионального и непрерывного образования.

Основные методы управления кластером также зависят от поставленной задачи. Например, для оценки синергетического эффекта кластера используется метод оценки конкурентоспособности или метод оценки производительности.

Повышение качества сервиса в транспортно—логистическом комплексе путем применения кластерного подхода к оптимизации потоковых процессов на основе логистических принципов позволяет повысить конкурентоспособность отрасли.

С позиции логистического подхода обоснована необходимость совершенствования формирования ТЛК по перспективным направлениям МТК.

С позиции системного подхода и теории управления раскрыты сущность и содержание основных составляющих ТЛК, включающих структуру, организационно-экономический механизм и процессы управления.

5. Заключен ие (Conclusion)

Структурно-функциональный анализ в рамках предложенного методологического подхода позволил оценить состав формируемого ТЛК, выявить основные и специфические функции, задачи, элементы, структуры и механизмы его формирования. В основе структуры (пирамиды) — множество объектов транспортно-логистической инфраструктуры, которые находятся в состоянии взаимозависимости между собой и элементами ТЛС других пяти уровней. При этом переход из низшего на каждый последующий высший уровень системы требует определенного времени и ресурсов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Евтодиева Т. Е. Кластер как фактор развития региона // Вопросы теории и практики формирования факторов развития предприятий, комплексов, регионов: кол. моногр. / под общ. ред. В. В. Бондаренко. Пенза: РИО ПГСХА, 2011.
2. Иванов А. П. Формирование и развитие транспортно-логистической системы России на основе кластерного подхода // Инновационная экономика: материалы IV Междунар. науч. конф. (г. Казань, октябрь 2017 г.). Казань: Бук, 2017. С. 93-95.
3. Меньшенина И.Г., Капустина Л.М. Кластерообразование в региональной экономике. Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2017. 154 с.
4. Мясникова Л. А. Мезологистика: информация и ожидания. СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2015. 177 с.
5. Портер М. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость. Альпина Паблишер, 2016.
6. Пятаев М.В. Оценка эффективности формирования логистических кластеров (на примере Новосибирской области): дисс. ... канд. экон. наук. Новосибирск, 2010. С. 23-24.