

УДК 332.122

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР КАК ОСНОВА РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

преподаватель А.О. Шкабарина

*УО «Гомельский государственный технический университет имени П.О.
Сухого», г. Гомель, Республика Беларусь*

Аннотация. В статье обосновывается необходимость использования транспортно-логистического кластера для создания благоприятных условий развития региональной экономики. Исследованы задачи и этапы формирования транспортно-логистических кластеров, рассмотрена типовая структура, а также принципы.

Ключевые слова: логистика, транспорт, экономика региона, кластер, конкурентные преимущества.

TRANSPORT AND LOGISTICS CLUSTER AS A BASIS FOR REGIONAL ECONOMY DEVELOPMENT

teacher A.O. Shkabarina

EI «Gomel State Technical University named after P.O. Sukhoi»

Annotation. The article substantiates the need to use the transport and logistics cluster to create favorable conditions for the development of the regional economy. The tasks and stages of the formation of transport and logistics clusters are studied, a typical structure is considered, as well as principles.

Key words: logistics, transport, regional economy, cluster, competitive advantages.

Одним из факторов обеспечения высоких темпов экономического роста в Республике Беларусь выступает переход к новейшим формам организации экономики, возникновение которых обусловлено логикой современной глобальной модели и качественно новым направлением экономического развития. Одними из современных типов интеграционных структур являются кластеры, играющие особую роль в развитии территориальных социально-экономических систем, повышении конкурентоспособности регионов и страны в целом, обеспечивая высокие мультипликативные, кумулятивные и синергетические эффекты. Значительное количество организаций по всему миру принимают участие в формировании кластерных структур, инициируя развитие межфирменного сотрудничества.

Целью исследования является выявление ключевых аспектов развития региональной экономики на основе создания транспортно-логистических кластеров.

Исследование сущности и теоретических аспектов формирования экономических кластеров проводилось многими зарубежными авторами: Е. Дахменом, Е. Лимером, М. Портером, Я. Суоминен, М. Годаро, И. Толенадо, М. Фельдманом, П. Фишером. Основателем кластерного подхода является М. Портер, который указывал, что «конкурентоспособные национальные отрасли не распределены равномерно по всей экономике, а связаны в то, что можно назвать «кластерами» (пучками), которые состоят из отраслей, зависящих друг от друга» [3, с. 175]. Анализ определений кластеров, предоставленных разными авторами в своих научных трудах, позволяет утверждать, что главным признаком кластеров является географическая близость организаций, их технологическая взаимозависимость или взаимодополняемость, а также тесное сотрудничество с органами регионального управления и научными учреждениями. В числе главных причин особого интереса к кластерам выделены следующие [1, с. 49]:

- 1) интегрированные свойства кластеров;
- 2) поиск оптимальных решений в территориально-производственном аспекте;
- 3) необходимость резкого усиления инновационной компоненты экономики;
- 4) надежды на повышение конкурентоспособности национальной экономики;
- 5) тенденции группировки и консолидации капиталов, которые могут привести к активизации процессов интеграции организаций.

Таким образом, транспортно-логистическим кластером можно назвать юридически оформленный союз географически близких, взаимодействующих, взаимодополняющих транспортно-логистических организаций и сопряженных с ними сервисных организаций в пределах общей цепи создания стоимости, вплотную взаимодействующих с научными, образовательными, исследовательскими учреждениями и органами власти для обеспечения высококачественных транспортных услуг.

Отличия кластеров от других организационно-правовых форм объединений организаций состоят в следующем: их деятельность не определяет специальных особенностей органов управления (в отличие от корпораций и концернов); они носят постоянный характер деятельности (в отличие от консорциумов); создаются не только в целях постоянной координации хозяйственной деятельности предприятий (в отличие от ассоциаций).

Факторами актуализации формирования кластеров в условиях постиндустриальной цивилизации выступают: сетевой и глобальный характер экономики; экологизация экономического роста, находящая отражение в концепции устойчивого развития; нелинейность развития современной

экономики; усиление инновационной направленности экономических процессов в условиях перехода к пятому и шестому технологическим укладам; интенсификация межотраслевых и межрегиональных связей; появление новых методов и способов управления человеческим капиталом; необходимость уменьшения транзакционных издержек.

Структуру транспортно-логистического кластера формируют [1, с. 47]:

- транспортная подсистема, состоящая из перевозчиков и транспортной инфраструктуры;
- организации-посредники транспортно-логистической деятельности (транспортно-логистический центр, фирменные логистические центры организаций транспорта, экспедиторские фирмы, распределительные центры);
- складская подсистема, объединяющая все складские терминалы и организации, расположенные на территории региона;
- подсистема управления транспортно-логистическими рисками; подсистемы страхования и охраны материального потока; подсистема научно-технического и кадрового обеспечения;
- подсистема информационного обеспечения, включающая организации услуг связи и передачи данных, технику и каналы связи, технику сбора, хранения и обработки информации;
- подсистема финансового обеспечения, то есть банковская и инвестиционная инфраструктура;
- подсистема нормативно-правового обеспечения наряду с юридическими лицами, включающая государственные и местные органы власти;
- подсистема таможенного оформления.

Центральной частью кластера в большинстве случаев выступает несколько крупных организаций, составляющих «ядро», в то же время между ними остаются конкурентные отношения, на что, кстати, обращал внимание и М. Портер в одном из своих утверждений.

К основным характеристикам кластерной структуры можно отнести следующие:

- 1) географическая концентрация организаций (взаимодействие взаимосвязанных хозяйствующих субъектов определенной сферы экономической деятельности, возможность использования уникальных природных ресурсов; распространение так называемых неcodифицированных знаний – опыта, навыков, умений, которые не закрепины формально);
- 2) специализация (концентрация участников кластера вокруг основного вида экономической деятельности);

3) гетерогенность участников (наличие в кластере производственных организаций, государственных органов управления, научно-исследовательских институтов, финансовых учреждений и институтов социального партнерства);

4) преимущества сотрудничества между участниками (привлечение более качественных ресурсов, недоступных для использования каждой компанией изолированно, распределение экономических рисков и ответственность между участниками кластера);

5) оптимальность размера, что приводит к возникновению эффектов масштаба, охвата и синергетики;

6) инновационная активность фирм – участниц (способность субъектов кластерной структуры внедрять не только технологические, но и коммерческие и организационные изменения).

Кластерная структура имеет следующие преимущества:

1) она продвигается на рынке, сосредотачиваясь на сбалансировании таких противоположных сторон экономики, как спрос и предложение для более эффективной работы;

2) она привлекает к участию в кластере крупные и малые организации, а также поставщиков и поддерживающие экономические учреждения;

3) кластер объединяет своих членов методом совместного решения региональных проблем участниками, руководствующимися собственными интересами;

4) кластер помогает заинтересованным сторонам создать стратегический прогноз будущего состояния экономики их региона, который был бы согласован с различными спонсорами и создавал мотивацию и чувство долга;

5) кластер создает ценности, углубляющие и распространяющие базу увеличения региональной прибыли;

6) получение так называемой «инновационной квазирыбы».

Инновационная квазирыба возникает в виде дополнительной прибыли, образующейся в фазе распределения конечного продукта кластера. Кластер объединяет организации на основе долгосрочной научной и инновационной программы, когда все участники планируют свои научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки, исходя из будущих результатов (особенно характерных для инновационных кластеров). Именно в инновационных кластерах первоначальные затраты на разработку и освоение перекрываются дополнительным доходом, возникающим в результате стремительного увеличения объемов производства и реализации и уменьшения уровня средних расходов. В отличие от отдельных организаций возникающая в инновационных кластерах квазирыба выступает стимулом для инноваторов, идущих на инновационный риск производства новой техники и технологии.

Формирование транспортно-логистического кластера осуществляется в несколько этапов:

- 1) определение цели создания, задач и масштабов деятельности транспортно-логистического кластера;
- 2) выбор региона (территории) для создания кластера исходя из анализа его конкурентного потенциала в логистической сфере;
- 3) определение ядра кластера и количества участников, особенностей функционирования, формирование требований, отвечающих за его функционирование;
- 4) разработка стратегии управления транспортно-логистическим кластером;
- 5) оценка результативности функционирования кластера.

Работа транспортно-логистического кластера должна строиться на следующих принципах:

- предложение обширного перечня транспортных и сопровождающих услуг в зависимости от договорных отношений со всеми членами логистической цепи (создание банка данных логистических цепей);
- формирование сопряженного транспортного обслуживания на основании совместного договора и совместного заказа на все услуги, формирование задач для участников логистической цепи в соответствии с заказом потребителя транспортных услуг;
- централизованный контроль реализации заказа;
- высокая стандартизация и унификация транспортных документов, необходимых для осуществления транспортировки, используемых всеми членами логистических цепей для обеспечения необходимых условий формирования общей информационной области;
- общая маркетинговая стратегия и тактика членов логистической цепи на рынке транспортных услуг, коллективное изучение рынков и маркетинговых мероприятий, создающих необходимые условия для продвижения всех членов логистической цепи на рынке транспортных услуг и формирование спроса на комплексные транспортные услуги;
- географическое распределение структурных подразделений кластера для того, чтобы максимизировать охват рынка транспортных услуг, осуществление мгновенного контроля за работой логистических цепей в местах образования грузопотоков и их пересечения;
- повышение рентабельности транспортных услуг из-за снижения доли неоправданного трафика (при неполной загрузке).

В последние годы количество кластеров в Республике Беларусь растет, что свидетельствует о положительной динамике этого процесса. Подтверждают

свою эффективность уже функционирующие кластеры, такие как: Инновационно-промышленный кластер в области аграрных биотехнологий и «зеленой экономики» (Брестская область, г. Пинск и Пинский район), Фармацевтический кластер в медико-фармацевтической отрасли (г. Витебск), Полоцкий композитный кластер в сфере производства композитных материалов (Витебская область, г. Полоцк, г. Новополоцк, г. Минск, г. Гомель, г. Осиповичи), Новополоцкий нефтехимический кластер соответственно в нефтехимической отрасли (Витебская область, г. Новополоцк, г. Полоцк), кластер высоких технологий в области сложной медицинской техники и приборостроения (г. Минск), кластер приборостроения и робототехники (г. Минск), ИПК «Электротранспорт» в отрасли машиностроения (г. Минск), IT-кластер в сфере информационных технологий (г. Минск) [2]. Однако существуют правовые, организационные и экономические факторы, сдерживающие дальнейшее развитие кластеризации в Республике Беларусь.

Особенность современной экономики с повышенной ролью транспортно-инфраструктурной составляющей в обеспечении конкурентоспособности территорий приводит к необходимости использования кластерного подхода в развитии транспортно-логистического рынка. Внедрение этого подхода предполагает формирование транспортно-логистических кластеров из организаций, выполняющих различные функции, но объединенных одним технологическим процессом – доставкой товаров от производителей к потребителям. Кластерный подход основан на учёте положительных синергетических эффектов региональной агломерации, сетевых принципах организации хозяйственного процесса и диффузии знаний и умений на основе тесного сотрудничества между субъектами транспортно-логистического кластера региона, что создаёт эффективные инструменты для активизации как отраслевого, так и регионального развития.

Список используемых источников:

1. Меньшенина, И. Г. Кластерообразование в региональной экономике: монография / И. Г. Меньшенина, Л. М. Капустина. – Екатеринбург: Изд-во УГЭУ, 2008. – 154 с.
2. Карта кластеров Республики Беларусь [Электронный ресурс]// Официальный сайт Министерства экономики Республики Беларусь. – Электрон. дан. – Минск, 2022. – Режим доступа: <https://economy.gov.by/uploads/files/Karta-Klasterov/Karta-klasterov-2022.pdf>. – Загл. с экрана. – Дата обращения: 01.11.2022.
3. Портер, М.Э. Конкуренция: пер. с англ. / М.Э. Портер. – М.: Вильямс, 2000. – 495 с.