

## **Основные методологические принципы формирования транспортно-логистического кластера**

**Б.У. СЫЗДЫКБАЕВА**

д.э.н., и.о.профессора ЕНУ имени Л.Н.Гумилева, Казахстан, г.Астана

Термин «кластер» (cluster) был введен американским экономистом М. Портером в 1990 г. для обозначения групп конкурентоспособных смежных отраслей хозяйства страны; при этом было указано, что компании из кластерных отраслей хозяйства страны имеют также тенденцию к географической концентрации [1]. Кластерный подход, первоначально используемый в исследованиях проблем конкурентоспособности, со временем стал применяться при решении все более широкого круга задач, в частности: при анализе конкурентоспособности государства, региона, отрасли; как основа общегосударственной промышленной политики; при разработке программ регионального развития; как основа стимулирования инновационной деятельности; как основа взаимодействия большого и малого бизнеса. Для национальной экономики кластеры выполняют функцию точек роста внутреннего рынка, когда вслед за первым зачастую образуются новые кластеры, и международная конкурентоспособность страны в целом увеличивается. В то же время М.Энрайт предположил, что конкурентные преимущества создаются не на наднациональном или национальном, а на региональном, то есть мезоуровне.

Для реализации основных конкурентных преимуществ необходимо формирование ряда территориально-отраслевых кластеров, которые, являясь новой эффективной формой сетевой организации и управления производства, должны отвечать следующим основным целями:

1. Доведение предоставления услуг транспортного комплекса до уровня требований мирового рынка и его интеграция в мировую и региональные транспортные системы;

2. Развитие и эффективное использование предоставляемого геостратегическим положением Казахстана транзитного потенциала на пути торгово-экономических связей Восток-Запад;

3. Развитие возможностей транспортного комплекса Казахстана для доставки на мировые рынки и конкурентоспособности продукции и товаров отечественных производителей.

Различают два основных типа кластера: региональный и отраслевой. Кластеры первого типа ориентированы на региональное развитие, кластеры второго типа – на развитие отрасли.

Основные предпосылки кластера, определяющие его образование:

- наличие однородности между субъектами хозяйствования в силу общего региона/отрасли;

-наличие связей, существующих между субъектами хозяйствования: кооперация (партнерство, конкуренция);

- наличие между субъектами синергетического эффекта за счет общности региона/отрасли.

При этом развитие отраслевых кластеров чаще всего рассматривается на уровне одного региона. Причем каждый из кластеров может быть построен по своему принципу:

- текстильная промышленность — по принципу технологической цепочки;

- нефтегазовое машиностроение — по принципу общности продукции, рынка поставщиков ресурсов (сетевой принцип);

- строительный кластер — по принципу общности продукции и рынка сбыта продукции;

- кластер «пищевая промышленность» сформирован также по сетевому принципу, причем здесь установлена значимая взаимосвязь с торговлей;

- транспортный кластер характеризуется общностью оказываемых услуг и относительной самостоятельностью отдельных звеньев.

Создание региональных транспортно-логистических кластеров (ТЛК) основано на следующих общих методологических принципах.

При системном подходе, требующем рассмотрения всех элементов кластера как взаимосвязанных и взаимодействующих для достижения общей цели функционирования системы, осуществляется оптимизация функционирования не отдельных элементов, а кластера в целом.

С позиции системного подхода кластер - это совокупность субъектов хозяйственной деятельности взаимосвязанных различных отраслей, объединенных в единую организационную структуру, элементы которой находятся во взаимосвязи и взаимозависимости, совместно функционируют с определенной целью. Формирование эффективных технологических цепочек из нескольких самостоятельных хозяйствующих субъектов является стратегическим мероприятием, требующим определенных долгосрочных вложений в их реализацию, и возможно только посредством их самоорганизации в результате взаимодействия предпосылок, сложившихся как внутри, так и во внешней среде этих потенциальных систем. Такое взаимодействие должно приводить к дополнительным выгодам для каждого из субъектов, создавать определенный стимул к формированию единой системы функционирования, обеспечению целостной системы [1, 2, с. 182].

Принцип синергии. Кластер - это ни что иное, как особым образом организованное пространство, которое позволяет успешно развиваться крупным фирмам, малым предприятиям, поставщикам (оборудования, комплектующих, специализированных услуг), объектам инфраструктуры, научно-исследовательским центрам, вузам и другим организациям. При этом важно, что в кластере достигается прежде всего синергетический эффект, поскольку участие конкурирующих предприятий становится взаимовыгодным [3, с. 182].

Принцип территориальной локализации [4, с. 155-162]. Одним из отличительных признаков кластера в общей модели производственно-кооперационных и иных взаимодействий субъектов хозяйствования является принцип территориальной локализации. Однако следует понимать, что географические масштабы кластера могут варьироваться от одного города, области до страны или даже ряда соседствующих стран.

Принцип эффективности кластера заключается в достижении основных целей: повышение доходности региона и обеспечение занятости населения. Данные утверждения подтверждаются успешным опытом в ряде стран [5].

Принцип всеобщего управления качеством и конкурентоспособностью, основанный на максимальном удовлетворении рыночного спроса в качестве товаров и сервисных услуг, предоставляемых конечным потребителям, а также обеспечения надежности и эффективности функционирования как каждого элемента логистической системы (ЛС) в отдельности, так и системы в целом.

Принцип устойчивости и адаптивности, согласно которому ЛС должна устойчиво функционировать при изменениях факторов внутренней и внешней среды.

Переходя к вопросу о том, на каких принципах следует создавать территориальные кластеры в Казахстане, необходимо отметить, что речь должна идти о формировании логически непротиворечивой совокупности взглядов на ускорение кластеризации экономики в интересах достижения национального развития и снижения уровня региональной экономической и социальной асимметрии. Главным положением, на наш взгляд, следует считать принятие властью и бизнесом доктрины инновационного императива, базирующейся на инновационной трансформации всех отраслей каждого региона и реализации в каждом регионе национальных проектов в области высоких технологий с демонстрацией возможностей науки, образования по инициативе и при активном участии государства.

Принцип инновационности кластера, базирующийся на инновационной трансформации всех отраслей каждого региона и реализации в каждом регионе национальных проектов в области высоких технологий с демонстрацией возможностей науки, образования по инициативе и при активном участии республиканского центра, в частности, речь идет о ТЛК.

Соблюдение этого политического принципа создает основу для векторной ориентации действий в самых разных сферах, в том числе при реализации нового понимания транспортной системы страны как одного из мощнейших факторов появления региональной самоорганизующейся экономики. В настоящее время такой переход осуществить важнее всего. И не только потому, что он необходим сам по себе, а еще и в силу того, что регионы формируют свои стратегии развития на 15-20 лет. Поэтому необходимо изначально закрепить, в том числе на законодательном уровне, инновационный характер формируемой региональной экономики, примерные соотношения между крупным, средним и малым бизнесом в основном производстве и секторе услуг и определить меры по выполнению этих соотношений при переходе к инновационному сценарию.

И, наконец, на критериальном уровне следует ввести принцип максимизации региональной добавленной стоимости как универсального инструмента оценки эффективности кластеров. Существенным и принципиальным является введение добавочной стоимости как меры эффективности и отдельного кластера, и территории в целом. Это позволяет не только согласовать интересы государства и бизнеса, но и сформировать конкретные меры государственного протекционизма.

При этом появляется и новая трактовка определения ТЛК как группы поставщиков, производителей, потребителей, элементов промышленной инфраструктуры, исследовательских институтов и других предприятий, взаимосвязанных в процессе совместного создания добавочной стоимости вдоль международного транспортного коридора. Отметим, что такое определение не противоречит такому новому явлению, как системная инновация. В целом можно сказать, что в Казахстане есть все необходимое, хотя и недостаточны предпосылки и прецеденты для эффективной кластеризации экономики.

Выгодное географическое положение Казахстана, наличие развитой транспортной инфраструктуры, производственной и ресурсной базы, а также эффективных внешнеэкономических связей (прежде всего с Китаем и Россией) позволяют говорить о существенных предпосылках для формирования крупнейшего на юге и на западе Казахстана логистического кластера.

В период с 2005 по 2010 годы рост валового внутреннего продукта Казахстана составил 185%, при этом рост производства товаров и услуг составил 52,4% и 41,1% соответственно. А объем грузовых перевозок всеми видами транспорта увеличился на 10%, что является подтверждением значимости транспортной системы.

За пятилетний период объем перевозок грузов железнодорожным транспортом возрос на 58%, автомобильным транспортом - на 59%, речным - на 277,7%, воздушным - на 42,3%.

В настоящее время тенденция высоких темпов роста экономики и грузоперевозок в республике сохраняется.

Здесь следует выделить транспортные и логистические услуги, которые тесно взаимосвязаны, их нельзя рассматривать в отрыве друг от друга. Логистические услуги вытекают до, в процессе и после выполнения транспортных услуг.

Итак, основные характерные признаки ТЛК, на наш взгляд: неоднородность (оказание разнообразных транспортно-логистических услуг в процессе транспортировки грузов от поставщика к потребителю); наличие интеграционных связей (организации по сбору, транспортировке и т.д.) и синергетического эффекта (получение прибыли от предоставления качественных услуг). Внутри ТЛК могут быть выделены более мелкие кластеры. Каждое выделяемое подразделение кластера также должно отвечать приведенным выше характерным признакам (рисунок 1).



Рисунок 1 - Схема выделения подразделений транспортно-логистического кластера

В связи с этим нам представляется, что основным ядром формирования ТЛК являются груз и грузоперевозки. Ниже предлагаются основные принципы формирования ТЛК.

#### 1. Ресурсный принцип формирования ТЛК.

Грузоперевозки рассматриваются как ядро ТЛК. При этом основной задачей становится определение объема его ресурсной базы. Основу ресурсной базы составляют грузы (промышленные, потребительские).

2. ТЛК состоит из двух составляющих: кластер транспортных услуг, кластер логистических услуг.

Формирование более мелких кластеров основано на отраслевом принципе. Например, кластер железнодорожного транспорта.

Формирование мелких кластеров логистических услуг осуществляется по их видам, морфологии, например, неполные логистические услуги, полные логистические услуги.

Кластер транспортные услуги (отраслевой принцип) включает кластер терминальных контейнерных перевозок; кластер железнодорожного транспорта, кластер автомобильного транспорта, кластер морских портов и перевозок; кластер транспортно-экспедиторских услуг.

Кластер логистических услуг (морфологический состав) включает кластер складских услуг, кластер комплексных логистических услуг (полный аутсорсинг), кластер неполных логистических услуг.

Опыт создания ТЛК в научной литературе мало освещен, поэтому структуру ТЛК можно рассматривать по аналогии с наиболее развитыми кластерами.

Структура кластера должна состоять из четырех уровней.

К первому уровню относятся все компании, отрасли, население, образующие груз. Базовыми организациями кластера являются предприятия - поставщики грузов.

Второй уровень – это организации, которые выполняют разного рода услуги по транспортно-экспедиционному обслуживанию, а также выполняют научно-исследовательские работы по созданию технологии, логистических схем оптимальной транспортировки.

Третий уровень – это социально-экономическая инфраструктура (поддерживающие отрасли). К ним относятся административный ресурс, банковский ресурс, человеческие

ресурсы, технологическая инфраструктура (транспортная инфраструктура, дорожная сеть и т.д.).

Четвертый уровень – это организации, поддерживающие транспортные инфраструктуры (родственные отрасли).

### **Литература**

1. Портер М. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость / Майкл Портер; Пер. с англ. – 3-е изд. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. – 715 с.

1. Гриценко С.И. Логистическое инновационное обеспечение стратегии развития железнодорожного транспорта // Российское предпринимательство. 2006. - №1. – С. 73 – 78.

2. Ларионова Н.А. Кластерный подход в управлении конкурентоспособностью региона // Экон. вестн. Ростов. гос. ун-та. -2007.- №1. – С. 42.

3. Шапкин И.Н. Управление региональным хозяйством.- М.: Кнорус, 2005. – 256 с.

4. Егоров О.И. Зарубежный опыт региональной науки, региональной политики и территориального развития // Регион: экономика и социология.- 2006.- №1.

5. Гусев Ю. О принципах кластеризации экономики в России // Экономические стратегии. - №3. -2007. - С. 50-55.