

Темп увеличения валовой продукции опережает темп роста объемов потребления, увеличение общего объема переработанной продукции и объем импорта по годам снижается и к 2012г. равняется нулю. Низкие продуктивные и племенные качества коров и низкий удельный вес специализированных хозяйств и предприятий по переработке продукции, в перспективе уровень не способствует полному удовлетворению спроса населения на молоко [3].

Таким образом, предпринимательство в АПК может развиваться по следующим направлениям:

- развитие несельскохозяйственного сектора в сельской местности путем целевых программ финансирования;
- расширение переработки сельскохозяйственного сырья в местах его производства; совершенствование структуры посевных площадей с учетом зональных особенностей и повышения плодородия пашни;
- структурные преобразования, касающиеся категорий сельских товаропроизводителей и соотношения отраслей растениеводства и животноводства.

Однако, структурные преобразования потребуют значительных инвестиционных вложений для создания крупнотоварного сельскохозяйственного производства .

Вступая же в ВТО с мелкотоварным производством в формах хозяйств населения и крестьянских (фермерских) хозяйств республики останется экспортером сырьевых ресурсов, где направлением же всех преобразований остается удовлетворение в продуктах питания населения республики по НОНП.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Статистический ежегодник Казахстана. -Алматы: Агентство РК по статис-тике. – 2008. –С. 558.
2. Казахстан сегодня. Астана: Агентство РК по статистике. –2008. –С.95.
3. Смагин Б.И., Пушкина Т.Н. Мотивация создания интегрированных формирований в молочном подкомплексе АПК // Достижения науки и техники АПК. – 2006. – № 2. – С. 16-17.

Поступила в редакцию 04.02.2010.

Б.У. СЫЗДЫКБАЕВА

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА

The article is based on the analysis and generalization of functions mechanism of the transport and logistical cluster. Basic and specific principles of transport and logistical clusters function are defined in the article.

Изучение положений современной кластерной теории, сетевого подхода к пространственному экономическому развитию территорий и практического опыта функционирования кластерных образований за рубежом и в Казахстане открывает новые возможности в предпринимательской деятельности, дает основу для разработки новых принципов взаимодействия бизнеса и власти, целенаправленного стратегического планирования развития региона.

Кластер - это и форма сети, поскольку близкое расположение фирм и организаций обеспечивает наличие определенных общностей и повышает частоту и силу взаимодействия. Кроме того, хорошо функционирующие кластеры выходят за пределы иерархических сетей и превращаются в решетки многочисленных перекрывающихся и подвижных взаимосвязей между индивидуалами, фирмами и организациями. Эти взаимосвязи существуют на постоянной основе, постепенно смещаются, а часто распространяются и на родственные отрасли. Зарубежный опыт показывает, что глубина и широта кластеров обычно выражены сильнее в условиях развитой экономики [1]. В развивающейся экономике большая часть предприятий имеет местное базирование или представляет собой иностранные дочерние подразделения, обслуживающие местный рынок. Формирование кластеров здесь ослабляется низким уровнем образования, невысокой квалификацией рабочей силы, слабостью технологии, нехваткой доступного капитала, а также неразвитостью общественных институтов. Создание хорошо функционирующих кластеров составляет один из самых существенных шагов на пути к развитой экономике.

В новой форме организации транспортно-логистических услуг заключается ряд серьезных преимуществ для бизнеса, благодаря которым кластеры влияют на конкурентную борьбу. Во-первых, это повышение производительности входящих в кластер фирм и отраслей, во-вторых, увеличение способности к инновациям и, в-третьих, стимулирование новых бизнесов,

расширяющих границы кластера.

В теоретической литературе существует несколько классификаций кластеров по различным признакам. Рассмотрим два основных типа кластеров: 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 признаку.

Создание региональных транспортно-логистических кластеров основывается на следующих общих методологических принципах.

Системный подход, требующий рассмотрения всех элементов кластера как взаимосвязанных и взаимодействующих для достижения общей цели функционирования системы, при этом 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.

Принцип синергии. Кластер - это не 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.

Принцип территориальной локализации [2, 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 [3].

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 в отдельности, так и системы в целом.

Принцип устойчивости и адаптивности, согласно которому логистическая система 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 участием науки, образования по инициативе и при активном участии государства. Принцип инновационности, 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 регионов. 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 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 транспортно-логистического кластера 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 необходимые, хотя и недостаточные предпосылки, и прецеденты для эффективной кластеризации экономики.

Что же касается транспортного кластера, то он выделяется по принципу общности оказываемых услуг и относительной самостоятельностью отдельных звеньев. Здесь следует выделить транспортные и логистические услуги, которые тесно взаимосвязаны, и которые нельзя рассматривать в отрыве друг от друга. Итак, на наш взгляд, основные характерные признаки



Рисунок 1. Схема выделения подразделений транспортно-логистического кластера.

Нам представляется, что к основным общим принципам формирования транспортно-логистических кластеров относятся груз и грузоперевозки. Ниже предлагаются основные принципы формирования транспортно-логистического кластера.

1. Ресурсный принцип формирования транспортно-логистического кластера.

Грузоперевозки рассматриваются как ядро транспортно-логистического кластера. При этом основной задачей становится определение объема ресурсной базы транспортно-логистического

кластера. Основу ресурсной базы составляют грузы (промышленные, потребительские).

2. В транспортно-логистическом кластере можно выделить два подкластера: подкластер транспортных услуг, подкластер логистических услуг.

Формирование более мелкого подкластера осуществляется по отраслевому принципу. Например, кластер железнодорожного транспорта. Формирование мелких подкластеров логистических услуг осуществляется по их видам, морфологии, например, неполные логистические услуги, полные логистические услуги.

Подкластер транспортные услуги (отраслевой принцип): терминальных контейнерных перевозок; кластер железнодорожного транспорта, кластер автомобильного транспорта, кластер морских порта и перевозок; кластер транспортно-экспедиторских услуг.

Подкластер логистических услуг (морфологический состав): кластер складских услуг; кластер комплексных логистических услуг (полный аутсорсинг), кластер неполных логистических услуг.

Опыта создания транспортно-логистического кластера еще нет ни в одной стране или регионах, поэтому структуру транспортно-логистического кластера можно рассматривать по аналогии с наиболее развитыми кластерами. Структура кластера должна состоять из трех 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).

Описанные ключевые теоретико-методологические принципы и подходы к созданию и функционированию кластерных систем базируются на сложившейся практике экономически развитых стран, первом опыте решения актуальной сегодня проблемы в ряде регионов Казахстана и служат основой для разработки транспортно-логистической кластерной стратегии в регионах страны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

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. – 715с.

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

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

Поступила в редакцию 24.02.2010.

А.Е. ШАХАРОВА

ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

In connection with presence of branch features of manufacture and forms of managing subjects in agrarian sector the problem of indicators of their efficiency is difficult and many-sided. For an estimation of a production efficiency the system of indicators is united in four groups: generalising indicators of economic efficiency of manufacture; indicators of efficiency of use of work; indicators of efficiency of use of a fixed capital, circulating assets and capital investments and indicators of efficiency of use of material resources. Thus it is impossible to limit an efficiency estimation only to economic indicators. There is an importance of use and social indicators.

В связи с наличием отраслевых особенностей производства и форм хозяйствующих субъектов в аграрном секторе проблема показателей их эффективности сложна и многогранна. Для оценки эффективности производства система показателей объединена в четыре группы: обобщающие показатели экономической эффективности производства;