

УДК 338.47-025.27

*Н.И. Зайцева, И.И. Шония***РОЛЬ КЛАСТЕРОВ В ФОРМИРОВАНИИ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА**

Национальная экономика развивается только в том случае, когда в ней оптимально сочетается малый, средний и крупный бизнес. Развитие малого и среднего бизнеса и повышение его роли в развитии национального производства являются одним из важнейших направлений реформирования экономики в Республике Беларусь. Одной из главных стратегических задач государственной политики развития нашей страны является повышение конкурентоспособности предприятий и регионов, а также укрепление их ресурсного потенциала. Это возможно только благодаря группировке взаимозависимых компаний малого, среднего и крупного бизнеса в определенных областях, характеризующихся совместной деятельностью и взаимодополняющих друг друга, а именно созданию кластеров. Возникающая при интеграции фирм новая структура может использовать синергический эффект, заключающийся в том, что результат деятельности объединения фирм превосходит сумму результатов их самостоятельного функционирования.

Введение

Повышения конкурентоспособности экономики можно достичь только благодаря переходу на инновационную модель развития. Данная модель стремится повысить благосостояние граждан за счет ускорения экономического роста. Она содержит значительное количество элементов, одним из которых являются кластеры. Данные образования позволяют решить одну из главных проблем национальной и региональной экономики – проблему стабильного экономического роста. Кластеры – это сконцентрированные по географическому признаку группы взаимозависимых компаний, а также связанных с их деятельностью организаций в определенных областях, характеризующихся совместной деятельностью и взаимодополняющих друг друга.

В последнее время проблемой развития кластеров в Республике Беларусь заинтересовались многие специалисты, оживились исследования проблематики формирования и функционирования кластеров. Это объясняется в первую очередь тем, что одной из главных стратегических задач государственной политики развития нашей страны является повышение конкурентоспособности предприятий и регионов, а также укрепление их ресурсного потенциала. Однако проблематике использования кластеров как фактора инновационного развития предприятий и территориальных образований не уделяется должного внимания, поэтому данное направление требует дальнейшей разработки.

Понятие «кластер» по отношению к отраслям и компаниям было введено в научный оборот американским экономистом М. Портером в 1990 г. в рамках его концепции ромба национальных конкурентных преимуществ, которая является наиболее известной среди всех исследований о национальной и региональной конкурентоспособности. М. Портер – основатель теории кластеров – считал, что предприятия отдельных отраслей имеют свойство концентрироваться в определенных регионах страны. При этом наиболее конкурентоспособные предприятия активно влияют на субъекты рынка, с которыми взаимодействуют, – поставщиков, потребителей и конкурентов, повышая их конкурентоспособность. В свою очередь, повышение конкурентоспособности этих предприятий благоприятно влияет на деятельность предприятия-лидера. В результате такого активного взаимодействия возникает синергетический эффект.

Возникающая при интеграции фирм новая структура может использовать синергический эффект, заключающийся в том, что результат деятельности объединения фирм превосходит сумму результатов их самостоятельного функционирования.

Одним из самых перспективных и динамичных направлений экономической деятельности является логистика. Логистика по праву считается эффективным источником

обеспечения конкурентных преимуществ. Особенно развитие логистики важно в Республике Беларусь. Кластеры в сфере логистики есть во многих странах мира, однако в нашей стране логистический кластер отсутствует. Основные задачи кластера состоят в совершенствовании транспортной системы страны, налаживании взаимодействия предприятий транспортной отрасли, реструктуризации транспортных структур.

Участниками кластеров являются производители и поставщики, инжиниринговые и консалтинговые фирмы, научно-исследовательские организации и высшие учебные заведения, кредитные организации и банки, инфраструктура, администрации регионов и профессиональные и общественные организации.

Компании выигрывают, имея возможность делиться положительным опытом и снижать затраты, совместно используя одни и те же услуги и поставщиков.

Предпосылки развития кластеров в Республике Беларусь

Стартовые предпосылки для формирования кластеров:

1. Наличие конкурентоспособных предприятий. В качестве индикаторов конкурентоспособности могут рассматриваться: относительно высокий уровень производительности компаний и секторов, входящих в кластер; высокий уровень экспорта продукции и услуг; высокие экономические показатели деятельности компаний, такие как прибыльность, акционерная стоимость.

2. Наличие в регионе конкурентных преимуществ для развития кластера, например, выгодное географическое положение, доступ к сырью, наличие специализированных людских ресурсов, поставщиков комплектующих и услуг, специализированных учебных заведений и образовательных программ, специализированных организаций, проводящих НИОКР, необходимой инфраструктуры и др. В качестве индикатора конкурентных преимуществ территории может рассматриваться: сравнительно высокий показатель привлеченных иностранных инвестиций на уровне предприятий или секторов, входящих в кластер.

3. Географическая концентрация и близость. Ключевые участники кластеров находятся в географической близости друг к другу и имеют возможности для активного взаимодействия. Географический масштаб может варьироваться от типа и особенностей кластера и охватывать один или несколько регионов государства. В качестве индикаторов географической концентрации могут рассматриваться различные показатели, характеризующие высокий уровень специализации данного региона.

4. Широкий набор участников и наличие «критической массы». Кластер может состоять из компаний, производящих конечную продукцию и услуги, как правило экспортируемые за пределы региона, системы поставщиков комплектующих, оборудования, специализированных услуг, а также профессиональных образовательных учреждений, научно-исследовательских институтов и других поддерживающих организаций. В качестве индикаторов могут рассматриваться показатели, характеризующие высокий уровень занятости на предприятиях и в секторах, входящих в кластер, количество компаний и организаций, относящихся к секторам, входящим в кластер.

5. Наличие связей и взаимодействия между участниками кластеров – один из ключевых факторов успеха. Эти связи могут иметь различную природу, включая формализованные взаимоотношения между головной компанией и поставщиками, между самими поставщиками, партнерство с поставщиками оборудования и специализированного сервиса; связи между компаниями, высшими учебными заведениями и научно-исследовательскими институтами в рамках сотрудничества при реализации совместных НИОКР и образовательных программ.

Развитие транспортной сети – одна из главных составляющих региональной экономики. Сегодня Брестская область – это один из элементов экономики Республики Беларусь. Она расположена на пересечении международных транспортных коридоров. Вы-

годное географическое расположение региона привело к тому, что здесь представлены все виды транспорта, включая авиационный, автомобильный, железнодорожный и речной. Предприятия региона активно взаимодействуют с соседними странами, поэтому часто прибегают к помощи транспортных предприятий.

В Брестской области формируются крупные транспортные узлы, ориентированные на обеспечение связи между Западной Европой и Россией. Создание кластера, объединяющего различные транспортные компании, которые предоставляют сопутствующие услуги, будет благоприятствовать развитию экономики области. В регионе должен быть сформирован и получить ускоренное развитие транспортно-логистический кластер, основная задача которого – совершенствование транспортной инфраструктуры.

Реализация концепции создания транспортно-логистического кластера предусматривает использование таких средств и методов регулирования, как нормативно-правовое регулирование; административное управление, бюджетное финансирование, инвестиционная поддержка, организационное и информационное обеспечение.

Под транспортно-логистическим кластером следует понимать сконцентрированную на определенной территории группу взаимозависимых предприятий, организаций и компаний, специализирующихся на предоставлении транспортно-логистических услуг, а также связанных с их деятельностью организаций, которые активно взаимодействуют с потребителями логистического сервиса и обеспечивают конкурентные преимущества соответствующих территорий. Кластер может включать предприятия и организации, обслуживающие объекты транспортно-логистической инфраструктуры. Данные кластеры развиваются в регионах со значительным транзитным потенциалом.

Преимущества создания транспортно-логистического кластера:

- 1) снижение затрат на внедрение новых технологий за счет эффекта масштаба;
- 2) более эффективный характер коллективных инноваций в наукоемких отраслях;
- 3) увеличение потенциального рынка инжиниринговых и консалтинговых услуг, в том числе для малых предприятий;
- 4) расширение доступа к информации о потребностях рынка и продвижение продукции и услуг малого бизнеса на рынок крупных предприятий;
- 5) повышение возможности предприятий, в том числе малых, к привлечению инвестиций и грантов;
- 6) более эффективная система выхода на зарубежных партнеров и новые рынки.

Основные категории участников кластера:

- 1) предприятия (организации), специализирующиеся на профильных видах деятельности;
- 2) предприятия, поставляющие продукцию или оказывающие услуги для специализированных предприятий;
- 3) предприятия (организации), обслуживающие отрасли общего пользования, включая транспортную, энергетическую, инженерную, природоохранную и информационно-телекоммуникационную инфраструктуру;
- 4) организации рыночной инфраструктуры (аудиторские, консалтинговые, кредитные, страховые и лизинговые услуги, логистика, торговля, операции с недвижимостью);
- 5) научно-исследовательские и образовательные организации;
- 6) некоммерческие и общественные организации, объединения предпринимателей, торгово-промышленные палаты;

Развитие транспортно-логистического кластера сталкивается с рядом проблем, среди которых можно выделить такие:

- 1) отсутствие понимания сущности преимуществ кластерного подхода со стороны субъектов органов власти Республики Беларусь, как следствие – отсутствие поддержки кластерных инициатив, особенно на местном уровне;

- 2) удобная для минимизации налогообложения и использования административного ресурса практика вертикально-интегрированных компаний;
- 3) отсутствие культуры информационной открытости;
- 4) недоверие между потенциальными участниками кластера;
- 5) недобросовестная конкуренция;
- 6) неразвитость системы поставщиков;
- 7) недостаточная гибкость образовательных учреждений;
- 8) отсутствие опыта управления на основе аутсорсинга.

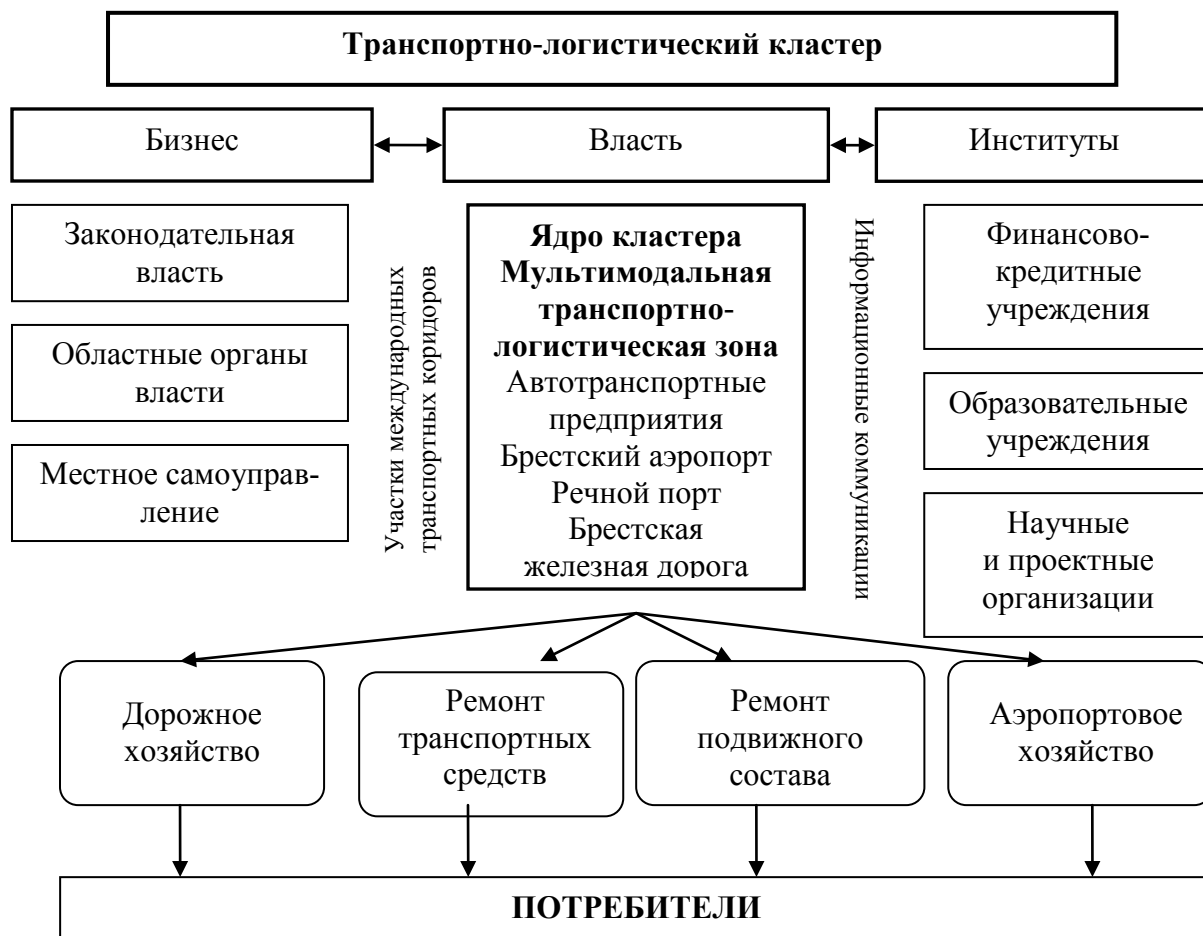
Типичный кластер состоит из компаний малого и среднего размера, каждая из которых не получает значительных выигрышей от конкуренции с другой входящей в кластер компанией (в противоположность нескольким группам компаний на олигополистических рынках). В то же время компании кластера получают выигрыш от компактного расположения, связанный с использованием специализированных ресурсов (наличие на данной территории квалифицированного персонала и специфичной инфраструктуры, необходимой для осуществления данного бизнеса). Успешное развитие кластеров предполагает массовое производство, обычно ориентированное на мировой рынок. В этом смысле развитие кластеров требует значительной интеграции территории в более широкое экономическое пространство.

Алгоритм формирования Брестского транспортно-логистического кластера

На основе анализа и обобщения практики создания кластеров разработан алгоритм формирования регионального транспортно-логистического кластера, который включает следующие этапы:

1. Установление внешних и внутренних ограничений: целевых, ресурсных, законодательных, научно-технических.
2. Формулирование цели и задач исходя из особенностей региона, его потенциала и роли в рамках единой макрологической системы страны.
3. Проведение исследования элементов транспортно-логистической системы (ТЛС) региона с целью выявления состава и структуры транспортно-логистического кластера.
4. Проведение маркетингового анализа конкурентных преимуществ и потребительских предпочтений предприятий различных отраслей, расположенных в регионе. На данном этапе определяется перечень работ и услуг, характерных для транспортно-логистической инфраструктуры, перспективные направления развития услуг ТЛС в регионе и выявляются особые требования отдельных грузоотправителей и грузополучателей.
5. Формулирование основных программных мероприятий, реализующих поставленные задачи и цели, обоснование необходимых затрат, определение этапов и сроков выполнения программы формирования ТЛС в регионе, механизмов осуществления программы, организации управления и контроля за ходом её выполнения.
6. Уточнение состава участников кластера.

На рисунке представлен примерный транспортно-логистический кластер, который может быть создан в Брестском регионе.



**Рисунок – Пример транспортно-логистического кластера
Брестского региона**

Благодаря географическому положению в Брестской области сосредоточено много транспортных и экспедиционных предприятий. Данные предприятия получают выгоды от принадлежности к кластеру посредством:

- 1) повышения эффективности системы поставок сырья, компонентов и комплектующих, более успешного применения субконтрактации;
- 2) доступности и качества специализированного сервиса;
- 3) доступа к различным финансовым ресурсам (например, источники рискованного финансирования для новых технологических компаний в кластере информационных технологий);
- 4) доступности и качества возможностей для проведения НИОКР;
- 5) доступности специализированных и производительных человеческих ресурсов;
- 6) построения сети формальных и неформальных отношений для передачи рыночной и технологической информации, знаний и опыта;
- 7) создания системы для выявления коллективных выгод и опасностей, формирования общего видения и продуктивной стратегии развития кластера;
- 8) создания системы взаимоотношений бизнес – власть.

Во многих зарубежных странах (Финляндия, Германия, Япония, Китай и др.) уже сформировались кластеры в различных отраслях промышленности (машиностроение, стройиндустрия, лесная промышленность и т.д.), которые успешно функционируют и позволяют судить не только о необходимости формирования кластеров, но и об эффек-

тивности их работы как со стороны участников кластера, так и в рамках региона или страны в целом. Целью создания транспортно-логистического кластера в Брестской области может быть:

- 1) повышение конкурентоспособности транспортно-логистической отрасли путем развития инновационного потенциала;
- 2) повышение занятости населения за счет увеличения количества рабочих мест;
- 3) улучшение инвестиционной привлекательности транспортно-логистической отрасли;
- 4) увеличение вклада от транспортно-логистических услуг в валовой региональный продукт;
- 5) расширение налоговой базы;
- 6) повышение эффективности системы управления транспортно-логистической деятельностью.

Одним из самых экономически мощных кластеров мира является Силиконовая долина (в штате Калифорния), где имеют свои штабы тысячи компаний, которые занимаются компьютерами, их комплектующими, программным обеспечением, мобильной связью, биотехнологиями и др. Это такие известные компании, как «Eastman Kodak», «General Electric», «Shockley Transistor», «Lockheed», «Hewlett-Packard». В кластере работает свыше одного миллиона человек.

Самый известный европейский кластер – Пластиковая долина. Функционирует он в Восточной Франции, неподалеку от границы со Швейцарией. Предприятия, входящие в его состав, осуществляют превращение полимеров в готовую продукцию, занимаются также проектированием изделий, разработкой новых форм, внедрением машин и т.д.

Общим признаком для обоих названных кластеров, благодаря которому они добились существенного технологического прогресса, является то, что все участники работают как элементы сети, а не поодиночке.

Транспортно-логистический кластер позволит сконцентрировать в себе все промышленные и логистические организации, работающие в сфере грузовых и пассажирских перевозок, грузоотправителей, логистические и транспортно-логистические компании, а также организации, оказывающие сопутствующие услуги.

Среди наиболее значимых затрат на деятельность кластера следует отметить:

- 1) затраты на создание кластера;
- 2) затраты на развитие инфраструктуры и ее поддержание;
- 3) затраты на отдельные проекты и программы кластера.

Финансирование создания кластера, как правило, ведется на основе бюджетных ресурсов или какого-то крупного спонсора (это могут быть, например, корневые предприятия кластера).

Финансирование инфраструктуры и отдельных проектов в кластерах осуществляется как на основе смешанного финансирования (взносы предприятий) участников кластеров (или соответствующих проектов) и бюджетное финансирование (Германия), так и без (или с минимальным участием) бюджетных ресурсов (Великобритания).

Для Республики Беларусь возможен вариант интеграции ресурсов за счет вкладов участников и финансирования из средств различных специализированных программ и фондов. В таблице представлены аспекты, которые привлекают малый и средний бизнес объединяться в кластеры, и те трудности, с которыми они при этом сталкиваются.

Таблица – Привлекательные аспекты и трудности создания и функционирования кластеров

Привлекательные аспекты существования кластеров		Трудности создания кластеров
Для предприятий в целом	Для Брестской области	
Рост продуктивности	Укрепление собственного конкурентного статуса через усиление конкуренции	Недостаточно развитая инфраструктура
Снижение транзакционных издержек	Активизация предпринимательской деятельности	Дефицит капитала и квалифицированной рабочей силы
Повышение способности к восприятию инноваций	Повышение инвестиционной привлекательности	Иерархия кластеров – трудности для поставщиков нижнего уровня
Лучший доступ к рынкам сбыта, специализированным поставщикам, квалифицированной рабочей силе, технологическим решениям	Содействие наиболее рациональному использованию ресурсов	Эффект блокирования (отдельные компании могут быть более конкурентными по сравнению с кластерными)
Большая гибкость, экономия на масштабах производства; эффект синергии	Улучшение инновационной среды региона	Угроза гиперспециализации кластера
Большая вероятность образования новых предприятий	Рост экспортного потенциала, обеспечение устойчивого развития социальных процессов	Незаинтересованность государственных органов власти, непонимание выгод от кластерного подхода

Заклучение

Успешный опыт деятельности новых кластеров позволяет заинтересовать другие разрозненные и неорганизованные группы семейных и мелких предприятий к участию в национальных программах создания новых кластеров.

Процесс группирования ремесленнических, малых и микропредприятий создаёт условия для расширения сотрудничества, взаимного обучения, повышения устойчивости и приспособляемости к изменениям рыночной конъюнктуры.

Опыт показывает, что близость экономических интересов групп предприятий в составе кластеров, объединяющих поставщиков, производителей и субподрядчиков, способствует активизации соревновательных процессов среди отдельных предприятий внутри этих группировок, что в свою очередь содействует общему развитию кластеров благодаря технологической и технической взаимопомощи. Необходимым условием для успешного преобразования группы малых предприятий в единый производственный кластер является просветительская деятельность, проведение ознакомительных посещений действующих кластеров и демонстрация наиболее успешных достижений, обучение предпринимателей и информирование наиболее авторитетных ремесленников и предпринимателей о преимуществах, которые могут быть достигнуты в рамках совместной организованной деятельности в составе кластера.

Во многих странах процесс создания кластеров осуществляется при помощи внешних экспертов, обладающих необходимыми знаниями и опытом.

Зарубежная практика показала, что кластерная организация экономической деятельности служит основой для конструктивного диалога между представителями предпринимательского сектора и государства. Это позволило повысить эффективность взаимодействия частного сектора, государства, торговых ассоциаций, исследовательских и образовательных учреждений.

Создание кластеров способствует развитию региональной экономики:

1. Наблюдается повышение производительности благодаря наиболее эффективной комбинации факторов производства, доступу к информации, лучшей координации деятельности, созданию общественных благ (квалифицированная рабочая сила, специализированная инфраструктура, атмосфера доброжелательности и взаимопомощи, повышение социальной активности общественных объединений и др.).

2. Происходит возникновение новых деловых структур внутри кластера благодаря информированности о существующих нишах в производстве продукции и услуг, способах реализации, концентрации и доступности, необходимых для развития ресурсов.

3. Идет широкое распространение инноваций благодаря быстрому реагированию на изменяющиеся потребности покупателей, наличию информации о новых методах производства, технологиях, возможностях расширения поставок и др.

4. Развиваются взаимосвязи между профилирующими исследовательскими центрами и предприятиями на местном и региональном уровне, что способствует повышению технического уровня производства и косвенным образом влияет на экономическую стратегию региональных властей.

5. Доступность предприятий – участников кластера к информации о маркетинге, технологиях и текущих потребностях покупателей способствует лучшей организации деятельности и требует меньших затрат, что позволяет работать более эффективно и повышать производительность.

6. Разделение высоких затрат и рисков в инновационной сфере между участниками сети предприятий, а также снижение издержек на приобретение и распространение знаний и технологий становится возможным благодаря обмену опытом, кадровой миграции между участниками кластера и непрерывному развитию формальных и неформальных связей.

Сравнивая опыт развития кластеров малых предприятий в разных странах, эксперты выявили следующие основные направления поддержки, оказывающие наибольшее влияние на ускорение группирования малых предприятий в кластеры:

1) предоставление эффективной помощи группам малых предприятий в изучении нужд их потребителей и заказчиков с целью разработки предложений по изменению стратегии деятельности предприятий группировки, направленной на наиболее полное удовлетворение рыночных потребностей при обеспечении высокой конкурентоспособности;

2) ориентация на выявление лидирующих групп взаимодействующих предприятий с целью их вовлечения в активное сотрудничество с предпринимательскими и промышленными союзами;

3) формирование группы взаимодействующих предприятий, способствует коллективному осознанию необходимости проведения жизненно важных организационных нововведений в их совместной деятельности в соответствии с изменяющимися потребностями рынка и расширяющимися возможностями.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Совещание-семинар «Кластеры в Беларуси» / Сайт Мин-ва экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

http://www.economy.gov.by/ru/news/soveschanie-seminar-klastery-v-belarusi-proshel-v-ministerstve-ekonomiki_i_0000001389.html. – Дата доступа : 10.07.2012.

2. Сафонова, О.А. Формирование кластеров в Республике Беларусь: организационные и методические аспекты / О.А. Сафонова // Экономика и управление [Электронный ресурс]. – 2012. – № 1. – Режим доступа : <http://library.miu.by/journals!/item.eiup/issue.29/article.2.html>. – Дата доступа : 16.07.2012.

3. Пятинкин, С.Ф. Развитие кластеров: сущность, актуальные подходы, зарубежный опыт / авт.-сост. С.Ф. Пятинкин, Т.П. Быков. – Минск : Тесей, 2008. – 72 с.

4. Создание холдингов и кластеров в Беларуси становится элементом экономической стратегии / Сайт Белорус. телеграф. агентства [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.belta.by/ru/all_news/economics/Sozdanie-xoldingov-i-klastеров-v-Belarusi-stanovitsja-elementom-ekonomicheskoy-strategii_i_593684.html. – Дата доступа : 10.07.2012.

5. Международный опыт субконтракции / Сайт Кластеры РБ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.cluster.by/>. – Дата доступа : 10.07.2012.

6. Сергеев, В.И. Логистика в бизнесе : учебник / В.И. Сергеев – М. : ИНФРА – М., 2001. – 608 с.

7. Кородюк, И.С. Региональные транспортно-логистические системы: проблемы формирования и развития : монография / И.С. Кородюк, Т.А. Прокофьева, В.И. Сергеев. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2003. – 328 с.

Zaitsava N.I., Shonia I.I. The Role of Cluster in Formation of Transportn-logistical System of the Region

The national economy develops only in that cases when in it small, average and large business is optimum combined. Development of small both average business and increase of its role in development of national manufacture is one of the major directions of reforming of economy to Byelorussia. One of the main strategic problems of a state policy of development of our country is increase of competitiveness of the enterprises and regions, and also strengthening of their resource potential. It is possible only thanks to grouping of the interdependent companies of small, average and large business in the certain areas characterized by joint activity and complementary each other – namely creation кластеров. Arising at integration of firms the new structure can use the effect of synergy, consisting that the result of activity of association of firms surpasses the sum of results of their independent functioning.

Рукапіс паступіў у рэдкалегію 18.07.2012