

УДК: 656.078.1

Саматов Г. А.

*доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой
транспортной логистики,*

*Ташкентский государственный транспортный университет,
Республика Узбекистан, г. Ташкент*

Камалов А.С.

*Заместитель председателя Правления,
АО «Узбекистон Темир Йуллари»*

Сарвирова Н. С.

*кандидат экономических наук, доцент кафедры транспортной
логистики,*

*Ташкентский государственный транспортный университет,
Республика Узбекистан, г. Ташкент*

Равшанов М.Н.

*кандидат экономических наук, доцент кафедры транспортной
логистики,*

*Ташкентский государственный транспортный университет,
Республика Узбекистан, г. Ташкент*

ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Аннотация: Статья посвящена актуальной теме обеспечения продовольственной независимости через кластеры. Выявлены отличительные черты транспортно-логистического кластера. Определены детерминанты для возможности создания кластеров. Сформированы подходы к транспортному кластер образованию. Обозначен организационно-экономический механизм формирования и

функционирования кластера. Выявлена внешняя и внутренняя среда кластера. Разработаны направления развития кластеров.

Ключевые слова: Кластеры, детерминанты создания кластеров, подходы к транспортному кластерообразованию, развитие кластеров.

Samatov G. A.

*Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of the Department of
Transport Logistics,
Tashkent State Transport University,
Republic of Uzbekistan, Tashkent
Kamalov A.S.*

*Deputy Chairman of the Board
JSC "UZBEKISTON TEMIR YULLARI".*

Sarvirova N. S.

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department
of Transport Logistics,
Tashkent State Transport University,
Republic of Uzbekistan, Tashkent
Ravshanov M.N.*

*кандидат экономических наук, доцент кафедры транспортной
логистики,
Ташкентский государственный транспортный университет,
Республика Узбекистан, г. Ташкент*

FORMATION AND DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS CLUSTERS OF THE TRANSPORT SYSTEM

Abstract: The article is devoted to the actual topic of ensuring food independence through clusters. The distinctive features of the transport and

logistics cluster are revealed. Determined determinants for the possibility of creating clusters. Formed approaches to the transport cluster education. The organizational and economic mechanism for the formation and functioning of the cluster is indicated. The external and internal environment of the cluster is revealed. The directions for the development of clusters have been developed.

Key words: *Clusters, determinants of cluster formation, approaches to transport cluster formation, cluster development.*

Анализ мировой и отечественной практики интеграции предприятий показывает, что одним из перспективных направлений развития кооперации предприятий является их объединение в кластеры. При этом понимание кластера основано на формировании особой организации экономических процессов между его элементами [1]. На наш взгляд, такое описание технических и технологических кластеров является технократическим и не в полной мере отражает их суть как социально-экономических систем. Рассматривая технологический кластер с системных позиций, понимаем его как множество элементов, взаимодействующих друг с другом и с внешней средой, объединяемых наличием близких свойств. У предприятий, расположенных на одной территории, много общих потребностей и возможностей взаимодействия друг с другом и с другими экономическими субъектами, что способствует кластерообразованию.

Как показали авторские исследования, отличительными чертами транспортно-логистического кластера от других моделей организации и объединения предприятий является наличие многоуровневой сетевой технологической кооперации, внутренней конкурентной среды, механизмов согласования управленческих решений участников кластера, существенных специфических активов и конкурентных преимуществ предприятий-участников, обусловленных внутрикластерным

взаимодействием, тенденции к территориальной локализации выполнения однородных функций (конкретные виды производств, складирование готовой продукции, организация ее доставки и др.), долгосрочности и высокой инерционности кооперационных связей.

Сотрудничество транспортных предприятий кластера направлено на формирование интегрированной структуры управления, обеспечивающей максимальную эффективность деятельности участников, способствует снижению затрат на прикладные исследования и внедрение нововведений за счет оптимизации производства и осуществления внутрикластерной кооперации. Участники кластера получают дополнительные конкурентные преимущества под воздействием совокупного влияния эффектов масштаба и освоения. Развитие промышленных кластеров способствует более свободному движению информации и координации интересов участников кластера – горизонтально и вертикально связанных предприятий [2].

Таким образом, под транспортно-логистическим кластером понимаем взаимосвязанную совокупность сконцентрированных преимущественно по территориальному признаку транспортных предприятий и связанных с ними долгосрочными кооперационными связями других экономических субъектов, характеризующихся общностью экономических интересов, реализация которых позволяет повышать эффективность развития транспортных предприятий за счет внутрисистемного усиления локализованных конкурентных преимуществ и концентрации производства и капитала на определенной территории.

В развитии социально-экономических систем важное место занимают логистические кластеры, так как взаимодействие их участников приводит к улучшению качества производимой продукции, работ, услуг в условиях усиливающейся конкуренции.

Возможность создания логистических кластеров определяется рядом детерминант. Наличием, во-первых, формальной институциональной

структуры (как вертикально-, так и горизонтально-интегрированной), координирующей развитие кластера, созданной с участием входящих в него предприятий; во-вторых, секторов транспортного комплекса промышленности, привлекательных с позиции спроса, предложения и прогнозов развития; в-третьих, ресурсов, развитого производственного и научно-технического потенциала, квалифицированной рабочей силы, доступа к внешним источникам информации; в-четвертых, локализованных конкурентных преимуществ.

Способы построения кластеров на транспорте отличаются высокой дифференциацией. В ходе исследования сформировано три подхода к транспортному кластерообразованию. Каждый из них подчеркивает основную черту функционирования кластера: территориально ограниченные формы экономической активности внутри родственных производственных комплексов, причем признаками родства могут быть как производственная специализация, так и общность используемых ресурсов; вертикальные производственные цепочки, в которых смежные этапы производственного процесса (услуг) образуют ядро кластера; многоотраслевые и многоуровневые транспортные услуги, представленные на определенной территории и имеющие высокий уровень агрегации [3].

Исходя из этих подходов, выделены ряд основных характеристик транспортных кластеров, на комбинации которых базируется выбор способа их построения-географическая: построение пространственных кластеров экономической активности; горизонтальная: несколько видов транспорта могут входить в более крупный кластер; вертикальная: в кластерах могут присутствовать смежные этапы производственного процесса; латеральная: в кластер объединяются разные секторы, которые могут обеспечить экономию за счет эффектов масштаба и освоения; технологическая: совокупность видов транспорта отраслей, пользующихся одной и той же технологией; ресурсная: значение имеет многообразие

ресурсов, которыми располагает тот или иной кластер, а также эффективность их использования [4].

Сущность организационно-экономического механизма функционирования транспортного кластера определяется спецификой локализации конкурентных преимуществ. Авторами разработана схема, наглядно отражающая особенности интеграционных процессов и демонстрирующая целесообразность формирования кластера в транспортной отрасли. Использование внутрикластерных конкурентных преимуществ призвано повысить эффективность производства за счет привлекаемых извне ресурсов (кадровых, финансовых, информационных и пр.), что в конечном итоге должно найти свое логическое подтверждение в показателях производительности труда, фактических темпах роста отрасли и пр. Предлагаемая гибкая интегрированная структура кластера пищевой промышленности отражает особенности входящих в состав кластера предприятий (рис. 1).

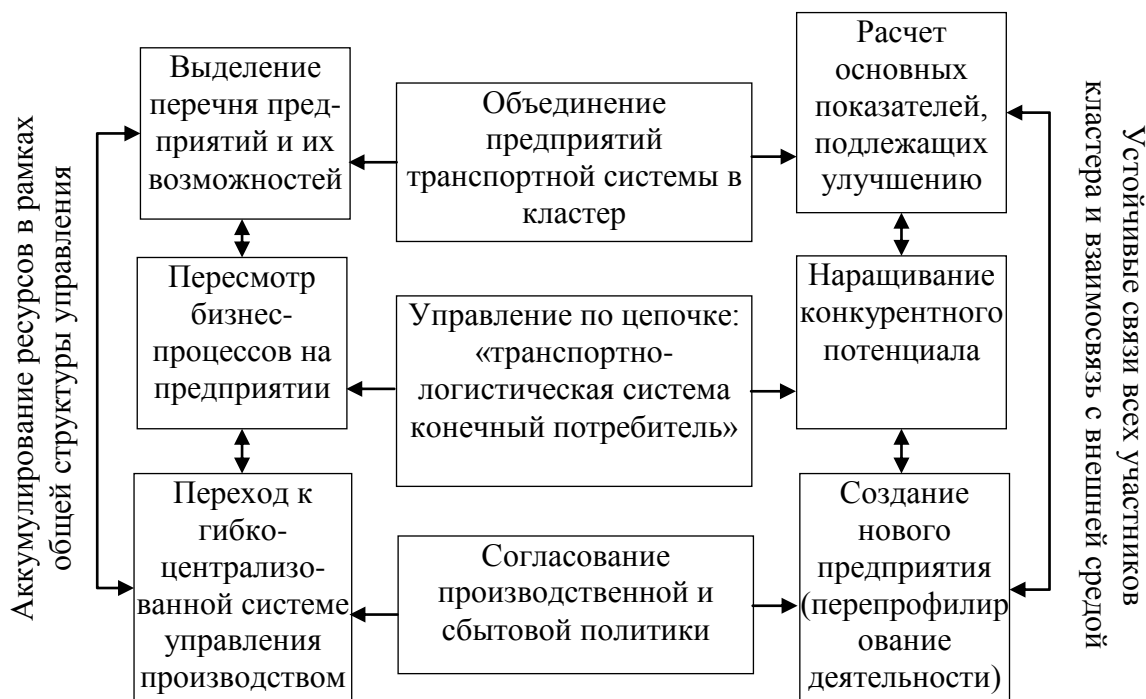


Рисунок 1. Схема формирования кластера транспортно-логистической системы

Очевидно, что интеграционные связи в данном случае будут нацелены на установление степени взаимодействия предприятий, повышение общего синергетического эффекта от совместной деятельности.

Образование интеграционной структуры на предприятии транспортно-логистической системы данного типа позволит в полной мере использовать накопленный потенциал (включая информационную, производственную, научную, торговую, финансовую составляющую) и тем самым способствовать развитию кластера транспортной-системы [5].

Таким образом, по мнению авторов, формирование транспортно-логистических кластеров должно рассматриваться не только как интеграционный процесс, протекающий внутри промышленного комплекса, но и с учетом взаимодействия участников кластеров как внутри транспортно-логистической системы, так и с другими институтами, за пределами пространственной локализации, с учетом закономерностей, обусловленных влиянием внешней среды [6].

Помимо внутренней сбалансированности важно поддерживать баланс взаимодействия кластера со средой. Среда кластера – это совокупность всех факторов, влияющих на его деятельность и результативность. Следует различать внешнюю и внутреннюю среду кластера. Факторы внешней среды, оказывающие влияние на функционирование и развитие транспортно-логистического кластера, можно поделить на три категории по силе воздействия на кластер: первая категория – государственная власть (общая экономическая политика государства, налоговая политика, промышленная политика, социально-демографическая политика, политика в области науки и образования, законодательная система и т.д.); вторая категория – регион (включает в себя ресурсообеспеченность и инфраструктуру региона, деятельность органов региональной власти, направления региональной экономической

политики, социально-демографическую ситуацию в регионе, региональный рынок труда, научную и образовательную базу региона); третья категория – фирмы, не являющиеся участниками кластера.

Внутреннюю среду кластера составляют: кадры, организация системы управления кластером, производственно-технический потенциал предприятий-участников, маркетинг, система ресурсобеспечения, финансы.

На рис. 2 приведена организационно-экономическая структура взаимодействия хозяйствующих субъектов в транспортно-логистическом кластере, которая способствует координации и налаживанию связей между участниками проектируемого кластера.

Одним из видов обеспечения формирования транспортно-логистического кластера является организационное обеспечение. В целях реализации кластерных инициатив, координации деятельности кластеров и обеспечения их интересов предлагается создание кластерной ассоциации, которая объединяет представителей региональных органов власти, отраслевых предприятий, инжиниринговых центров, научно-исследовательских организаций, вузов и др. В ее обязанности войдет мониторинг и организационное сопровождение всех кластерных формирований, создание благоприятных условий для развития транспортно-логистических кластеров.



Рисунок 2. Организационно-экономическая структура взаимодействия в транспортно-логистическом кластере

Однако, несмотря на преимущества кластеризации в современных условиях, авторами выявлен и систематизирован ряд факторов, препятствующих данному процессу. Исследование проблем и условий формирования транспортно-логистических кластеров позволило выделить основные предпосылки, факторы и условия их развития. Со стороны бизнеса данные предпосылки включают: наличие ключевых транспортно-логистических предприятий, которые заинтересованы в сотрудничестве в рамках кластера; наличие кооперационных связей и механизмов взаимодействия между данными и иными (научными, образовательными, консалтинговыми, логистическими и др.) предприятиями и организациями. Со стороны органов государственной власти: заинтересованность в кластерном варианте развития транспортного

сектора страны, региона; наличие успешного опыта взаимодействия с бизнесом у органов управления.

На основании анализа функционирования транспортных и логистических предприятий и объединений, авторами выделены основные условия и факторы формирования промышленных кластеров: наличие конкурентоспособных на узбекском и/или международных рынках транспортных и логистических предприятий в кластере; наличие у территории конкурентных преимуществ для развития сферы транспорта; географическая концентрация и близость участников кластера для активного взаимодействия; наличие тесно связанных или дополняющих друг друга отраслей для формирования «критической массы», способствующей кластерообразованию, повышающей эффективность и конкурентоспособность транспортных предприятий за счет участия в кластере (эффекты масштаба и освоения); наличие имущественных, торгово-сбытовых, логистических и производственно-технологических связей между участниками кластера.

Проведенный анализ практического опыта и теоретических подходов к формированию транспортных и логистических кластеров позволил выделить группы факторов, определяющих формирование и направления развития кластера (рис. 3).



Рисунок 3. Факторы развития транспортно-логистических кластеров

Как показал проведенный анализ, каждый из регионов Узбекистана обладает особенностями, влияющими на выбор приоритетных видов транспортно-логистических услуг, где наиболее целесообразно формирование кластеров. Эта региональная специфика также оказывает влияние на механизмы и направления развития кластеров. В частности, выявлены региональные факторы, влияющие на формирование и развитие кластеров в Узбекистане.

Авторами установлено, что формирование и развитие транспортно-логистических кластеров не только служит средством повышения конкурентоспособности транспорта, усиления ее инновационной

направленности и пр., но также является мощным инструментом для стимулирования развития стран. Поэтому вопросы кластерообразования в транспортном секторе должны быть в центре внимания не только бизнеса, но и власти, институтов гражданского общества, что и находит отражение в предлагаемой авторами структуре управления кластерами, рассмотренной выше.

Проведенное исследование позволило сформулировать следующие выводы: одним из очевидных путей по повышению конкурентоспособности рассматриваемой отрасли выделены интеграционные связи, внедрение гибкой универсальной интегрированной структуры управления транспортном сектором; построение интеграционных связей, как показало проведенное исследование, является одним из приоритетных направлений развития транспорта и логистики в нынешних условиях. Формирование и развитие транспортно-логистического кластера, объединяющего группу предприятий (с помощью связей) по ряду критериев и параметров (экономических, социальных, и т.д.) – важное условие наращивания потенциала транспортного сектора, доведения показателей выработки и производства до требуемых значений, повышения качества жизни и обеспечения безопасности отрасли в целом.

Использованные источники:

1. Аркин, П.А. Методическое обеспечение взаимодействия промышленных предприятий внутри кластера: логистический подход / П.А. Аркин, А.Г. Голубев // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. 2013. № 1. С. 33-38.
2. Багаутдинова, Н.Г. Формирование промышленных кластеров на основе вертикально-интегрированных компаний как фактор

устойчивого развития региональной экономики / Н.Г. Багаутдинова
// Экономика и управление. 2009. № 1. С. 51-54.

3. Положенцева, Ю.С. Повышение конкурентоспособности региона на основе сглаживания пространственной дифференциации: кластерный подход / Ю.С. Положенцева // Известия Юго-Западного государственного университета. 2011. № 1. С. 34-38.
4. Рисин, И.Е. Кластеры Воронежской области и инструментарий их государственной поддержки / И.Е. Рисин, Е.В. Бородкина // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2009. № 22. С. 21-25.
5. Юрьев, В.М. Региональный кластер: теория и практика строительства: Монография / О.И. Бетин, В.М. Юрьев. Тамбов: Изд-во ТГУ им. Г.Р.Державина, 2007. С. 33-37
6. Хлынин, М.Ю. Кластеризация регионального пространства: опыт Курской области / Ю.В. Вертакова, Ю.С. Положенцева, А.А. Щедрин, М.Ю. Хлынин // Вестник ОрелГИЭТ. 2012. № 3. С. 62-73.