

УДК 332.122

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ПЕРИФЕРИЙНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

¹Волынчук А.Б., ²Крылова И.А.

¹ФГБУН «Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока» ДВО РАН,
Владивосток, e-mail: i-abv@yandex.ru;

²ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,
Владивосток, e-mail: biruza94@mail.ru

В статье рассмотрена возможность использования транспортно-логистического кластера в качестве инструмента развития периферийных территорий. Исследование основано на предположении о наличии двух уровней развития кластера, где первой ступенью является кластер уровня простого сосредоточения экономических акторов, а второй – управляемая транспортно-логистическая система, способная стать драйвером ускоренного роста во всех отраслях региональной экономики. Построена модель транспортно-логистического кластера второй ступени, раскрывающая взаимосвязь задействованных в ней элементов. Сообразно традиционному подходу рассмотрены инструменты и методы, преимущества и недостатки трёх уровней управления транспортно-логистическим кластером: федерального, регионального и муниципального. Сделан вывод о том, что для эффективного применения кластерной политики как инструмента развития необходимы сонаправленные и скоординированные действия на всех уровнях управленческой системы, а также преимущественное применение косвенных экономических управленческих воздействий. Кратко представлен опыт других стран в выборе формы управления кластерами. Выявлены принципы формирования подобной системы управления. Результаты исследования позволяют заявить о кластерах второй ступени в целом и транспортно-логистических кластерах в частности как об эффективных инструментах, которые могут быть применены для периферийных территорий (преимущественно регионов) Российской Федерации.

Ключевые слова: кластер, транспортно-логистический кластер, периферийная территория, инструмент развития территории, управление кластером

TRANSPORT AND LOGISTIC CLUSTER AS A TOOL OF DEVELOPMENT OF PERIPHERAL TERRITORIES

¹Volynchuk A.B., ²Krylova I.A.

¹Federal Autonomous Scientific Institution Institute of history, archaeology and ethnography
of the peoples of the Far East Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences,
Vladivostok, e-mail: i-abv@yandex.ru;

²Federal Autonomous Educational Institution of Higher Education Vladivostok State University
of Economics and Service, Vladivostok, e-mail: biruza94@mail.ru

This article considers the possibility of using a transport and logistic cluster as a tool for the development of peripheral territories. The study is based on the assumption that there are two levels of cluster development. The first level is a cluster as a simple concentration of economic actors, and the second level is a managed transport and logistic system that can become a driver of accelerated growth in all sectors of the regional economy. A transport and logistic cluster model of the second level that is constructed, revealing the interconnection of the elements involved in it. In accordance with the traditional approach, the tools and methods, advantages and disadvantages of the three levels of management of the transport and logistic cluster are considered: federal, regional and municipal. It is concluded that for effective application of cluster policy as a development tool, co-ordinated and coordinated actions at all levels of the management system are necessary, as well as preferential application of indirect economic management influences. The experience of other countries in choosing the form of cluster management is briefly presented. The principles of the formation of such a management system are revealed. The results of the research make it possible to declare clusters of the second level as a whole, and transport and logistic clusters in particular, as effective tools that can be applied to peripheral territories (mainly regions) of the Russian Federation.

Keywords: cluster, transport and logistics cluster, peripheral territory, development tool, cluster management

В последние годы термин «кластер» не только приобрёл большую популярность среди научного сообщества, но и стал чаще появляться в текстах программ социально-экономического развития преимущественно регионального масштаба. Создание кластеров в различных отраслях видится эффективным инструментом в вопросе преодоления слаборазвитости периферийных территорий и сглаживания диспропорций социально-экономического развития. Однако только

осмысленное и целенаправленное использование подобного инструмента способно привести к ожидаемым эффектам, что может быть достигнуто построением эффективной системы управления кластером.

Цель исследования: разработка подхода к созданию эффективной системы управления транспортно-логистическим кластером для использования его в качестве инструмента решения проблемы развития периферийных территорий.

Материалы и методы исследования

Теоретической базой исследования послужили научные публикации отечественных и зарубежных учёных и отраслевых экспертов, программы развития и дорожные карты федерального, регионального и местного уровней, статьи в периодических изданиях, посвящённые проектированию и оценке развития транспортно-логистических кластеров регионального уровня. С учетом поставленной цели исследования были использованы такие методы, как системный подход, сравнительный анализ, моделирование.

Результаты исследования и их обсуждение

На сегодняшний день существует множество определений термина «кластер», призванных описать особенности организации, сочетания и взаимодействия хозяйствующих субъектов, имеющих общую локализацию, однако единого мнения о трактовке термина и определения его ключевых признаков пока не сложилось. Тем не менее проведённый анализ существующих определений понятия «кластер» даёт возможность выделить два основных подхода авторов к рассматриваемой категории: кластер как скопление/концентрация хозяйствующих субъектов и кластер как инструмент управления экономическими процессами [1].

Рассмотренные подходы не противоречат друг другу, а отображают два уровня развития кластера, где кластер уровня простого сосредоточения хозяйствующих субъектов является первой, начальной ступенью. В первом случае под кластером понимается сосредоточение стихийно возникших элементов, характеризующееся отсутствием чёткой структуры и управляющего органа. Возникновение его как экономической категории обусловлено наличием специфических условий среды и предпосылок для сосредоточения экономической активности. Кластер подобного типа развивается хаотично, повинаясь механизмам рыночной экономики, а его элементы – экономические акторы, – конкурируя и взаимодействуя, видят своей целью максимизацию прибыли. Переход на вторую эволюционную ступень кластера связан с усложнением его внутренней структуры и возникновением в её составе элементов управления процессами взаимодействия. Сознательная и целенаправленная деятельность экономических акторов кластера второй ступени становится основой для развития среды в рамках пространственных границ размещения кластера с учётом интересов государства, бизнеса и локального социума. Кластер второй ступени, встроенный с помощью системы управления в экономическую модель территории/региона, несёт функциональную

нагрузку в рамках инициированных государственной политикой проектов. И чем выше эффективность осуществляемого управления, тем большего эффекта удастся добиться, обернув повышение конкурентоспособности участников кластера на пользу регионального развития.

Особенно важным достижением подобных эффектов от становления кластера второй ступени видится в случае с периферийными территориями, для которых это становится драйвером ускоренного роста не только в сфере влияния специализированного кластера, но и, постепенно, во всех отраслях региональной экономики. Здесь стоит вспомнить, что значимое место в процессе развития периферийных территорий занимает степень развитости их коммуникационной инфраструктуры, и в особенности транспортной. При этом транспортная инфраструктура служит не только инструментом роста экономической эффективности отдельно взятых территорий, но и, если говорить об интересах государства в целом, механизмом усиления конкурентной борьбы за перераспределение грузопотоков. Подобное перераспределение производится с целью занять доминирующее положение в мировой экономике путём повышения своей транзитной роли посредством создания на территории инфраструктурных узлов – транспортно-логистических кластеров (ТЛК). Исходя из этого, логичным видится выбор транспортной и сопутствующей ей логистической отраслей, эволюционировавших из разряда вспомогательной инфраструктуры в принципиально новое качество – основные кластерообразующие элементы [2].

Роль ТЛК второй ступени в развитии периферийных территорий заключается в обеспечении их конкурентными преимуществами и создании благоприятных условий для привлечения инвесторов, с одной стороны, и решении социальных задач через бизнес – с другой. Его цели и задачи соответствуют необходимости ускоренного развития территории через поддержку предпринимательства и международной торговли, что включает в себя снижение стоимости и повышение качества перевозок и сопутствующих транспортных услуг для хозяйствующих субъектов, увеличение транзитных грузопотоков и, как следствие, переключение части внешнеторговых потоков на местную инфраструктуру. Подобные процессы, в свою очередь, должны породить изменения в виде создания новых рабочих мест, повышения уровня жизни населения, увеличения доходов экономических акторов, роста возможностей для реализации других проектов ускоренного

развития территории (в частности, развития промышленного производства) и, как следствие, создания комплексных кластеров – ключевых точек роста долгосрочного развития периферийных регионов. Модель транспортно-логистического кластера второй ступени (с элементами управления) представлена на рисунке.

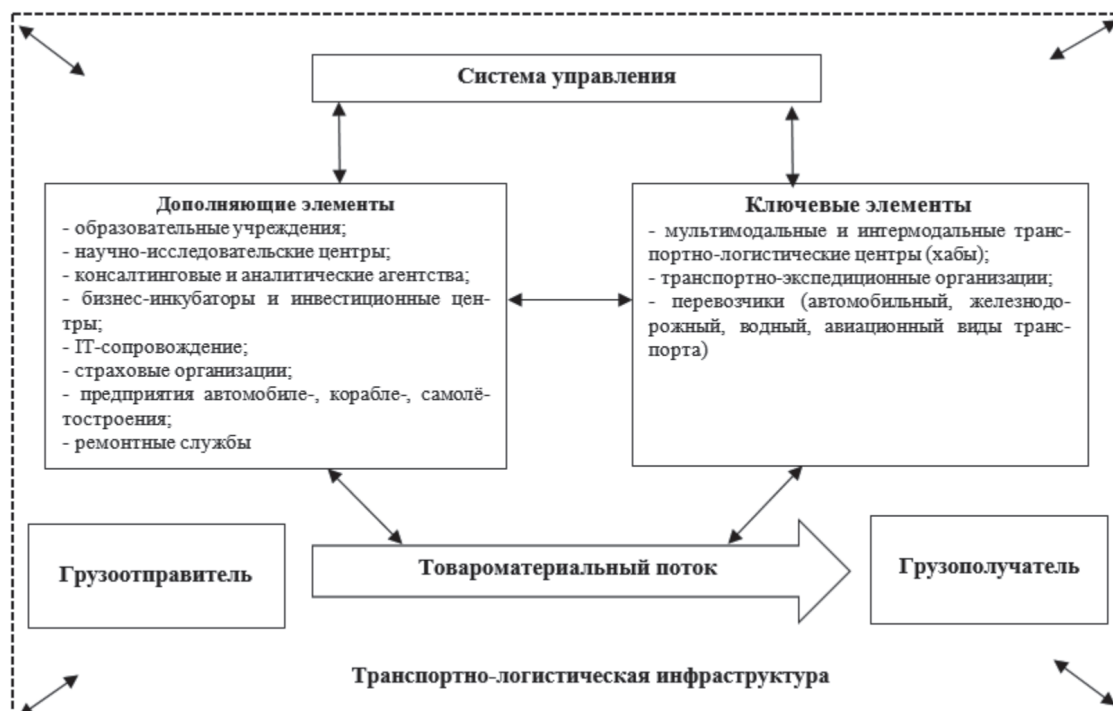
Стоит также отметить, что специфические условия среды в рамках пространственных границ ТЛК, хоть и вынесены за пределы представленной модели, также являются важным элементом функционирования транспортно-логистического кластера. Это обусловлено наличием среди родовых признаков кластера признака «локализация». Учитывая данную деталь, можно предположить, что управление кластером должно быть организовано не только и не сколько прямыми методами воздействия на его участников, но и с помощью опосредованного влияния через элементы инфраструктуры и условия среды в рамках размещения ТЛК [3].

Специфика кластерной деятельности такова, что она затрагивает максимально возможное число вспомогательных, дополняющих отраслей и систем, и невозможно организовать управление, оказывая влияние только на определённый круг экономических акторов. Это значит, что при организации эффективного управления формированием и развитием ТЛК необхо-

димо придерживаться системного подхода и оказывать влияние на все связи кластера или, как минимум, значительные группы взаимосвязанных элементов [4]. Подобный подход предлагается применить для стимулирования приоритетной хозяйственной деятельности посредством воздействия на специфические условия макросреды, транспортно-логистическую инфраструктуру и взаимосвязи элементов кластера в рамках пространственных границ.

Сообразно традиционному подходу управление ТЛК можно разделить на три уровня – макроуровень (федеральный), мезоуровень (региональный), микроуровень (муниципальный), – для каждого из которых будут свойственны определённые цели, задачи, методы и инструменты [5]. Более подробно инструменты управления, а также преимущества и недостатки организации управления транспортно-логистическим кластером на каждом из уровней представлены в таблице.

Как видно из представленной таблицы, многие инструменты одинаковы для всех трёх уровней управления, но различаются масштабом применения, финансовыми и политическими возможностями. Чаще всего методы относятся к экономическим и носят скорее косвенный характер (а объектом воздействия для большей части инструментов является инфраструктура ТЛК), что соответствует принципам рыночной экономики.



Модель транспортно-логистического кластера второй ступени

Управление ТЛК на макро-, мезо- и микроуровнях: преимущества, недостатки, инструменты и методы

Уровень	Инструменты и методы	Преимущества	Недостатки
Макроуровень	<ul style="list-style-type: none"> – организация встреч и форумов по тематике ТЛК; – реализация федеральных программ развития, учитывающих интересы ТЛК; – инвестирование в создание и модернизацию объектов инфраструктуры; – поддержание конкурентной среды; – создание СЭЗ и предоставление иных экономических преференций участникам; – развитие дополняющих и вспомогательных элементов ТЛК; – меры косвенного воздействия на грузопоток 	<ul style="list-style-type: none"> – стратегический взгляд на место регионального ТЛК в экономике страны и международных отношениях с другими странами; – охват не только всех участников регионального ТЛК, но и связанных с ним элементов за пределами административных границ; – большие возможности: экономические и политические 	<ul style="list-style-type: none"> – медленное реагирование на изменения условий среды ТЛК; – неполная или искажённая информация о региональной специфике, преимуществах и проблемах, экономических акторах ТЛК ввиду удалённости центра принятия управленческих решений
Мезоуровень	<ul style="list-style-type: none"> – реализация региональных программ развития, учитывающих интересы ТЛК; – организация региональных форумов по тематике ТЛК; – инвестирование в создание и модернизацию объектов инфраструктуры ТЛК регионального значения 	<ul style="list-style-type: none"> – возможность охватить все элементы регионального ТЛК; – больше экономических и политических возможностей и ресурсов относительно микроуровня 	<ul style="list-style-type: none"> – меньше экономических и политических возможностей и ресурсов относительно макроуровня
Микроуровень	<ul style="list-style-type: none"> – инвестирование в создание и модернизацию объектов инфраструктуры ТЛК местного значения 	<ul style="list-style-type: none"> – быстрая адаптация управления под изменяющиеся условия среды; – близость центра принятия управленческих решений к среде и элементам ТЛК, а значит, наличие полной и менее искажённой информации 	<ul style="list-style-type: none"> – невозможность охватить все элементы ТЛК; – ограниченность инструментов управления и ресурсов для их применения; – возможность сговора власти и отдельных участников ТЛК

Примечание. Источник: авторский анализ.

Если говорить об опыте зарубежных стран, то можно сделать вывод об отсутствии единых общепринятых подходов к образованию кластеров и их управлению. Выбор уровня управления и соответствующие ему инструменты зачастую являются отражением экономико-политического управления в целом. Так, для США, Италии и Великобритании будет свойственна либеральная модель кластерной политики, в то время как Германия, Финляндия, Китай, Республика Корея и Япония придерживаются директивного подхода [6]. Представители первой группы стран создают стимулы для региональных властей, на которых лежит вся ответственность за создаваемый кластер. Представители второй группы на государственном уровне выбирают отраслевые и региональные приоритеты и кластеры, которые намерены развивать. Но и в первом, и во втором случаях неизменным остаётся выбор инструментов экономического стимулирования, создание системы преференций в качестве основополагающих мето-

дов повышения эффективности кластеров и управления их развитием.

Конечно, когда речь идёт о такой сложной системе, как региональный кластер, нельзя ограничивать круг методов и инструментов воздействия и возлагать ответственность на один из уровней управления. Эффективное развитие ТЛК и соответствующее социально-экономическое развитие среды в рамках пространственных границ его размещения возможно лишь при комплексном подходе, а именно сонаправленных и скоординированных действиях всех уровней управленческой системы, грамотно использующих свои сильные стороны. Однако выстраивание управления региональным транспортно-логистическим кластером на мезоуровне видится наиболее эффективным, так как подобный масштаб, с одной стороны, уже достаточен для охвата всей системы экономических акторов и связей внутри кластера, а с другой – ещё не настолько крупный, чтобы упустить из виду или серьёзно исказить социально-экономи-

ческие особенности и локальные проблемы среды в рамках пространственных границ размещения регионального ТЛК. Более того, для региональных и муниципальных властей экономические акторы – элементы кластера будут не просто очередными хозяйствующими субъектами, но активными участниками деловой жизни региона и муниципалитета, а значит, и система управления будет построена с учётом интересов развития конкретной территории. И наладить двухсторонний диалог для этих целей проще именно на мезо- и микроуровнях управления. Таким образом, если рассматривать управление как процесс, состоящий из постановки целей и задач, оценки возможностей, управленческих воздействий и контроля за исполнением поставленных целей, то целесообразным видится делегирование части функций управления с федерального и муниципального уровней на региональный. Например, можно оставить в ведении макроуровня управления написание стратегических планов и программ развития, а также контроль за их исполнением, в то время как определённые управленческие воздействия оставить в компетенции региональных властей.

Рассмотренные ранее особенности организации управления ТЛК позволяют выделить определённые принципы формирования системы управления:

1. Принцип единства государственной региональной политики и социально-экономического развития региона. Означает единство методологии организации и функционирования системы управления социально-экономическим развитием региона и научно-практических подходов к формированию управленческой модели транспортно-логистического кластера отдельных территорий. Принцип обеспечивает формирование и реализацию комплексного подхода к учету природно-хозяйственных особенностей конкретной территории.

2. Принцип комплексности. Отображает объективные процессы хозяйственного строительства в соответствии с региональными особенностями экономической системы, ориентирует транспортно-логистический комплекс на обеспечение сбалансированного развития территориальной и отраслевой структуры хозяйства региона за счёт стимулирования роста производительности экономической деятельности, более полного удовлетворения потребностей производства и локального социума.

3. Принцип приоритетности. Содействует ранжированию целей и задач соци-

ально-экономического развития региона и развития транспортной инфраструктуры в соответствии с планом стратегического развития страны, с учётом реальных экономических, демографических, ресурсных и других возможностей региона.

4. Принцип вариантности. Предусматривает необходимость отбора оптимальных вариантов решения задач управления развитием транспортно-логистического кластера как основного инструмента, определяющего качественные сдвиги/изменения в отраслевой и территориальной структурах хозяйства региона, повышение эффективности использования его ресурсного потенциала.

5. Принцип разграничения полномочий. Означает осуществление установленных законодательством полномочий органами государственной власти РФ, органами государственной власти субъектов РФ органами местного самоуправления муниципальных образований, в пределах которых участники управленческих воздействий самостоятельно определяют цели и задачи социально-экономического развития страны в целом, отдельных регионов и муниципальных образований, а также пути достижения этих целей и решения этих задач.

Заключение

Рассматривая систему управления транспортно-логистическими кластерами через призму обозначенных позиций, можно прийти к следующим выводам. Осмысленный переход от первого типа кластера ко второму позволит обеспечить устойчивое и эффективное развитие периферийных территорий «малой кровью», добиваясь значительного мультипликативного эффекта для каждого из грамотно направленных управленческих воздействий. Подобно кровеносной системе организма, разветвлённая сеть транспортно-логистического кластера сможет вдохнуть жизнь в слабоосвоенные территории, становясь значимым фактором роста для иных отраслей (в том числе производственных). Возникшая цепная реакция обеспечит не только достижение целей экономических акторов, как в случае с кластером первой ступени, но и приведёт к органичному решению ряда социально-экономических проблем. В таком случае решение проблемы построения системы управления для кластера второй ступени станет логичным инструментом для решения управленческих проблем периферийных территорий.

Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-014-00012.

Список литературы

1. Волынчук А.Б. Теоретические подходы к определению транспортно-логистического кластера / А.Б. Волынчук, И.А. Крылова // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2018. – № 1 (22). – С. 77–80.
2. Шарунова Е.В. Предпосылки формирования регионального транспортно-логистического кластера в Ставропольском крае / Е.В. Шарунова, П.З. Шахбазов // KANT. – 2011. – № 1. – С. 88–90.
3. Маякова А.А. Организация управления развитием регионального производственного кластера в современных условиях / А.А. Маякова, В.А. Осипов, Я.В. Горобец. – Владивосток: Дальнаука, 2014. – 181 с.
4. Алексеев О.Л. Системный подход как методологическая основа научного познания / О.Л. Алексеев, В.В. Коркунов // Специальное образование. – 2002. – № 1. – С. 5–9.
5. Бабкин А.В. Проблемы стратегического планирования в региональном и муниципальном звене управления Российской Федерации / А.В. Бабкин, Е.М. Бухвальд // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2015. – № 4 (223). – С. 25–37.
6. Ксенофонтова О.Л. Опыт зарубежных стран по созданию и функционированию кластеров: модельный подход / О.Л. Ксенофонтова // Современные наукоёмкие технологии. Региональное приложение. – 2015. – № 2 (42). – С. 36–42.