

М.С. Чистяков

Владимирский государственный университет
имени А.Г. и Н.Г. Столетовых,
Институт экономики и менеджмента, Россия

КЛАСТЕРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ПОСТРОЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ЧЕРЕЗ ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ

Глобализационные процессы в мире актуализировали процесс кластеризации народного хозяйства России, в том числе в транспортной и логистической отрасли. В статье рассмотрен транспортно-логистический кластер как необходимый элемент формирования конкурентоспособной среды народного хозяйства России, способствующий модернизационному развитию транспортного и логистического потенциала страны в границах усиления инфраструктурно-инновационного развития. Рассмотрен опыт зарубежных государств с целью систематизации и применения к реалиям отечественной экономической системы.

Ключевые слова: транспортный коридор, транспортно-логистические кластеры, логистический центр, транспортный узел.

M.S. Chistyakov

Vladimir State University
named after Alexander and Nicolay Stoletovs,
Institute of Economics and Management, Russian Federation

CLUSTER TECHNOLOGIES IN CONSTRUCTION OF TRANSPORT CORRIDORS THROUGH THE FORMATION OF TRANSPORT AND LOGISTIC CLUSTERS

Globalization processes in the world have actualized the process of clustering the national economy of Russia, including transport and logistics industries. The article considers the transport and logistics cluster as an indispensable element in the forma-

tion of a competitive environment for the national economy of Russia that contributes to the modernization of the country's transport and logistics potential within the framework of strengthening infrastructural and innovative development. The experience of foreign states with the aim of systematization and applying to the realities of the domestic economic system is considered.

Keywords: transport corridor, transport and logistics clusters, logistics center, transport hub.

Транспортно-логистические кластеры (ТЛК) – особый тип региональных кластеров, в силу своего инфраструктурного происхождения представляют собой базу для формирования деловой активности в регионе и являются импульсом для развития малого и среднего бизнеса. Концепция ТЛК фокусируется на связях и взаимозависимостях между акторами цепочки ценностей, возникающих в процессе воспроизводства товаров и услуг, и выходит за рамки обычных горизонтальных сетевых структур, рассматриваемых в отраслевом анализе. Кластерный подход позволяет рассмотреть и дать характеристику отраслей применительно к конкретной территории и ее особенностям. В этом смысле кластерный подход отличается от отраслевого, так как способствует тому, что в большем объеме происходит изучение взаимодополняемости отраслей и возможности их долгосрочного сотрудничества [1].

Проблема формирования логистических центров активно обсуждается в экономической литературе, но к настоящему времени не выработано общих методических подходов и, главное, практических методик по организации логистических центров [2].

Транспортно-логистические кластеры (ТЛК) подвергаются длительной верификации, проходя путь от транспортных узлов к кластерным инициативам и далее – к полноценным современным ТЛК. Вместе с тем именно инновационное высокотехнологичное развитие РФ подразумевает формирование ТЛК как активатора современных транспортных коридоров.

В своих работах Альфред Маршалл пишет о значимости кластеризации промышленности, что подвигло политическое и ученое сообщество к выявлению необходимых факторов промышленного успеха. Майкл Портер в 90-е гг. XX в., исследуя конкурентоспособность с позиции формирования кластерных конструкций, пришел к выводу, что кластеры способствуют росту конкурентоспособности бизнеса за счет трансфера инноваций и темпа их транспирации в системе. В свою очередь, национальные и региональные правительства на основе анализа профильных экспертных структур пришли к выводу, что создание соответствующих благоприятных условий для кластеризации будет основой для экономического развития и роста.

Несмотря на то, что кластеры привязаны к конкретному месту, почти нет работ, в которых бы рассматривалось, в каком регионе, какие и в какой период кластеры развиваются лучше. Так, в первые годы формирования кластеров – 2000-е гг. – выделялось десять секторов экономической деятельности, в которых было создано больше всего кластеров: информационные технологии; медицинское оборудование; технология производства; оборудование связи; биофармацевтика; автомобильный; аналитические инструменты; освещение; электрооборудование; аэрокосмическая; оборонная; пластмассы [3].

В 2010-е гг. картина изменилась, и список был скорректирован за счет кластеров услуг, ресурсных и креативных кластеров (информационные технологии; пищевые кластеры; зеленые технологии; автоматика; энергетика; текстиль; здоровье; туризм; транспорт и логистика; металлы; конструкции; креативная индустрия) [4].

Стратегия кластерной генерации, как правило, применяется к группе предприятий определенной отраслевой принадлежности или отраслей. Особо явно это применимо к производственным, бизнес- и ресурсным кластерам. Транспортный кластер, который является своего рода посредником в поддержании экономических функций производства товаров и услуг, долгое вре-

мя был источником научной полемики о применении кластерного подхода к задачам логистики.

Практическая деятельность и научные исследования подтвердили восприимчивость кластерного подхода к транспортно-логистической сфере, как пересекающую «...миры технологий, глобальной торговли и другие макровопросы» [5], потенциалу поддержания функционирования систем, которая является неотъемлемой составной частью глобальной конкуренции в современной мировой цивилизации.

Наиболее емкое определение термина *кластер* впервые привел основоположник кластерного развития американский экономист, профессор Гарвардской школы бизнеса Майкл Портер: «Кластер – это сложная территориальная пространственная форма организации экономики – совокупность постоянно взаимодействующих интегрированных независимых фирм, работающих в одной сфере или отрасли, и группа предприятий, которые оказывают основным фирмам сервисные услуги. В него обязательно входят представители регионального местного правительства, роль которых обусловлена необходимостью учета в регионе социальных интересов, не являющихся приоритетными для бизнеса, а также финансовые, образовательные, научно-исследовательские организации и специально созданные структуры, способствующие развитию кластера» [6]. Другое его определение: кластер – «сконцентрированная по географическому признаку группа взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, агентств по стандартизации, а также торговых объединений) в определенных областях конкурирующих, но вместе с тем и ведущих совместную работу» [6, с. 256].

Развитие кластерной теории и исследования в данной области способствовали возникновению равносторонних вариаций в трактовках данного понятия. Среди множества существующих

определений обозначим наиболее емко отражающие суть уточняющих характеристик кластерной конфигурации:

♦ «...пространственная агломерация компаний, сосредоточенных на конкретной отрасли промышленности, обеспечивающих экономическую выгоду для региона и для отдельных компаний» [7];

♦ «... как пространственная агломерация людей, ресурсов, идей и инфраструктуры, кластер представляет собой очень сложную сеть с динамическим внутренним взаимодействием... Основная идея заключается в том, что пространственная близость питает экономическое развитие, а также формирование знаний и инноваций» [8];

♦ «... область экономических возможностей рынка, где бизнес все больше расширяется в различных отраслевых сегментах: от финансов до производства и распределения» [9].

Кластер может способствовать экономическим успехам, а также повышению международной конкурентоспособности компаний и регионов за счет пространственной концентрации, взаимосвязей и ассоциированных и поддерживающих компаний [10].

Кластер, подтверждая свою сущность конструкции многосубъектного взаимодействия, в качестве идеи кластерного развития проник в иные области знания – экономическую географию, политические и социальные науки, менеджмент, неся в себе определенное дифференцированное и смысловое наполнение. Однако отметим, что в процессе эволюции кластера трансформации, происходящие с ним, были тождественны в различных областях познания.

Условно выделяют три периода в эволюции кластера:

- 1) период начального практического освоения (1990–2000 гг.);
- 2) период сетевой структуры (2000–2010 гг.);
- 3) период системного функционирования (2010-е гг.).

Соответственно, трактовки дефиниции «кластер» будут различаться в зависимости от периода эволюционного становления. В частности, по большей части приведенные формули-

ровки хронологически относятся к периоду начального практического освоения.

Масштабное картирование кластеров в ЕС и США стало предвестником второго этапа и ознаменовалось выявлением сетевой природы кластера. Результаты картирования, опубликованные в *Oxford research*, дополняют представление о кластерных конструкциях, специфике их создания и функционирования, значении для экономической системы.

Многие исследователи отметили, что подчас не делается различий между терминами «кластер» и «сеть». Однако, как отмечается в более поздних исследованиях логистических кластеров, эти два термина должны быть разделены¹.

Сети проявляют себя как взаимовыгодное сотрудничество отдельных компаний на международном и национальном уровне. Кластеры же представляют собой часто региональную локализацию и основываются как на взаимовыгодном сотрудничестве, так и на конкурентных отношениях резидентов кластера.

Сеть на региональном уровне может быть составной частью кластера, тогда данная конфигурация может быть отнесена к «кластерам сетевого типа».

Кластеры могут иметь подсети, в рамках которых акторы кластера сотрудничают по отдельным проектам².

Рост инновационного потенциала компаний, организованных в кластерах, возникает в основном из-за близости конкурентов. Региональная близость позволяет компаниям наблюдать за конкурентами и обмениваться знаниями быстрее, чем если бы они находились далеко друг от друга. Знание перетекает из одной компании в другую благодаря миграции работников или за счет личных встреч. Компании вынуждены реализовывать свои идеи быстрее [11]. Скорость передачи знаний географически ограничена радиусом 40 км [11].

¹ Emergence, Development and Evaluation of impacts of Logistics Clusters / Y. Blumt, J. Brenienek, T. Germann, G. Ohrmann. Code 24. Action 7. Report 1, 2011.

² Там же.

В связи с этим можно предположить, что формирование кластеров сетевого типа транспортной и логистической отрасли повлечет за собой позитивные тенденции в их развитии. Семантически под логистическим кластером можно понимать географически концентрированный набор логистически связанных компаний, дистрибьюторов и логистических функций различных продавцов и производителей [12].

Отдельно рассмотрим аспекты, характеризующие деятельность транспортно-логистических кластеров.

Задачи. Пространственная трансформация транспортных коридоров, ведущая к качественным изменениям, в том числе экономическим, развитие транспортной инфраструктуры, вариации транспортных потоков.

Территориальная дислокация коррелирует с функциональной нагрузкой конкретного кластерного образования (авиационные узлы, морские порты, интермодальные центры), которое может иметь несколько транспортно-логистических миссий.

Структура организации логистического кластера была разработана в Дуйсбургском университете. Площадкой для кластерообразования служит грузовой узел. Как правило, это порты, грузовые дворы. Она может включать простые складские площадки для торговых компаний, производственных и распределительных сетей. В принципе грузовой узел – место, где товары изменяют вид транспорта в транспортной цепи³. Транспортная передислокация происходит в обозначенном фиксированном временном интервале, в противном случае – товарная единица хранится на данном грузовом узле до определенных распоряжительных мероприятий.

Второй уровень – «транспортный узел или транспортный центр» (CTCs). С конца 1980-х гг. концентрация грузового транспортного центра играет центральную роль в оптимизации интермодальных перевозок. В этих узлах целью является урегу-

³ BMVBS. 1997. P. 82. P. 1.

лирование логистики между транспортными компаниями, логистическими компаниями и компаниями с транспортными потребностями. На этом уровне возникают сетевые процессы.

Предполагается, что на уровне транспортного узла возникают горизонтальные связи, однако так происходит далеко не везде и не всегда. Исследования показали, что в таких местах превалирует индивидуальная оптимизация компаний. Местные предприятия участвуют в вертикальных цепочках добавленной стоимости, и близость к перевалочным сооружениям способствует их оптимизации [13].

Логистическая агломерация складывается из грузового и транспортного узлов и представляет собой концентрацию региональных логистических компаний, поставщиков, способных выполнять узкоспециализированные транспортные услуги; ассоциаций, учебных заведений. Фокусом мультимодальной логистической агломерации является центр грузовых перевозок.

Логистический кластер представляет собой региональную многомерную сетевую транспортно-логистическую агломерацию компаний логистической отрасли, провайдеров услуг и специализированных поставщиков, т.е. в совокупности кластерное формирование содержит в пределах своего контура начальные уровни образованной структуры.

Функции кластера предполагают наличие следующих факторов:

1. Элементарное обеспечение, которое предполагает специализированные учебные заведения, направленные на подготовку специалистов транспортной сферы.

2. Генерирование транспортных продуктов и услуг, нацеленных на покрытие спроса. В кластере формируются инновационные направления деятельности для определенной целевой аудитории.

3. Вспомогательные отрасли и дочерние предприятия – составные элементы логистического кластера, которые имеют значение в обслуживании его повседневной деятельности.

4. Стратегическая миссия, структурное наполнение и конкуренция внутрикластерной среды корреляционно зависят от структурной «анатомии» кластера (горизонтальные и вертикальные связи). Конкурентные преимущества имеют кластерные образования, имеющие оба вида связей.

Еще одним преимуществом является то, что логистическая отрасль не слишком зависит от конкретного производства, но обслуживает тысячи предприятий в различных отраслях промышленности, что делает ее менее подверженной капризам и колебаниям любой конкретной отрасли [9].

Формирование транспортно-логистических кластеров в регионе является драйвером перехода к структурированию экономической системы, инновативности ее развития, что в значительной мере является фактором конкурентоспособности территории и нивелирования диспропорций неравномерности развития, позволяет задействовать потенциал территории, обеспечить взаимосвязь кластерной составляющей региона.

Библиографический список

1. Коновалова М.Е. Кластерный подход и его роль в структурной сбалансированности общественного воспроизводства // Успехи современного воспроизводства. – 2011. – № 12. – С. 93–96.
2. Меньшенина И.Г., Капустина Л.М. Кластерообразование в региональной экономике: моногр. – Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2008. – 154 с.
3. The Cluster Initiative Greenbook / Örjan Sölvell, Göran Lindqvist, Christian Ketels. September, 2003.
4. Global cluster initiative survey 2012. Survey summary report. – URL: http://www.clusterobservatory.eu/common/galleries/downloads/GCIS_2012_SummaryReport.pdf (accessed 18 March 2018).
5. Yossi S. Driving Growth Employment Through Logistics // The World Financial Review. September-October. 2012.
6. Портер М. Конкуренция / пер. с англ. – М.: Вильямс, 2003. – 698 с.

7. Kiese M. Stand und Perspektiven der regionalen Clusterforschung. Stand und Perspektiven der re-gionalen Clusterforschung. In: Ludwig / Schätzl, (Hg.): Cluster und Regionalentwicklung Theorie, Beratung und Praktische Umsetzung Dortmund: Rohh, 2008. – S. 9–50. – P. 11.

8. Schmidt K., Schaich E., Haas H.-D. (o.l.): Cluster. Herausgegeben von Gabler Verlag. Gabler Wirtschaftslexikon. – URL: <http://www.wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/5140/cluster-v8.html>, zuletzt geptOft am 21/10/2010 (accessed 18 March 2018).

9. Yossi S. Driving Growth and Employment Through Logistics // The World Financial Review. September-October. 2012.

10. Global cluster initiative survey 2012. Survey summary report. – URL: http://www.clusterobservatory.eu/common/galleries/downloads/GCIS_2012_SummaryReport.pdf (accessed 18 March 2018).

11. Schiele H. Der Standort-Faktor. Wie Unternehmen durch regionale Cluster ihre Produktivität und Innovationskraft steigern. 1. Aufl. Weinheim: Wiley-VCH., 2003. – P. 21, 44.

12. Logistics Clusters Delivering Value and Driving Grown. – URL: <http://web.mit.edu/sheffi/www/documents/LogisticsPortal-Nov2012.pdf> (accessed 19 March 2018).

13. Hesse, Markus / Nuhn, Helmut (2006): Verkehrsgeographie, Paderborn. Schöningh (UTB).

Об авторе

Чистяков Максим Сергеевич – соискатель ученой степени кандидата наук Владимирского государственного университета имени А.Г. и Н.Г. Столетовых, Институт экономики и менеджмента, Россия, e-mail: shreyamax@mail.ru.

About the author

Chistyakov M.S. – Candidate of Science Degree, Vladimir State University named after Alexander and Nicolay Stoletovs, Institute of Economics and Management, Russian Federation, e-mail: shreyamax@mail.ru.