

**МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ
ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ
METHODODOLOGICAL GOING NEAR FORMING
OF LOGISTIC CLUSTERS**

С.Ф. Куган

Брестский государственный технический университет, Беларусь

S.F.Kugan

Brest State Technical University, Republic of Belarus

Аннотация

Рост объемов международных перевозок, развитие внешнеэкономических связей, расширение спектра и качества предлагаемых транспортных услуг обуславливает изменение роли логистических кластеров в экономике регионов.

Summary

The height of volumes of international transportations, development of external economic connections, expansion of spectrum and quality of the offered transport services, stipulates the change of role of logistic clusters in the economy of regions.

Республики Беларусь благодаря своему географическому и геополитическому положению находится в центре мировой деловой активности. Выгодность такого положения предопределило ее роль как связующего звена в создании мировой системы логистических связей, направленных на создание и успешное функционирование взаимовыгодного сотрудничества. Через территорию Беларуси проходят два международных транспортных коридора использование потенциала которых, позволяет увеличивать доходы страны, и создает возможности для роста экспорта транспортных услуг.

Одной из основных задач Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы (Постановление Совета Министров Республики Беларусь 18.07.2016 № 560) является реализация проектов по развитию логистической инфраструктуры и повышение эффективности ее использования на основе отраслевых и территориальных платформ с учетом специфики регионального развития.

Исходя из задач, поставленных Программой, для организации эффективного функционирования логистики необходимо наличие управляющей подсистемы комплекса логистической системы. Ее главная функция – организация согласованной работы всех участников логистической системы. Ведущие участники системы, как правило, входят в руководящую группу, осуществляющую контроль над работой всех звеньев системы.

Наличие добровольного объединения компаний являющихся звеньями системы с одной стороны и одновременно сохраняющих независимость с другой стороны позволяет говорить о развитии нового сообщества, именуемого в экономической литературе, как логистический кластер. Создание кластера в сфере логистических услуг окажет положительное влияние на процесс наращивания регионального логистического потенциала.

Подобное взаимодействие, реализуемое в организационных рамках внутри-регионального кластерного сотрудничества, направлено на повышение конкурентоспособности и наращивание доходов объединения.

Если говорить о кластерной инфраструктуре, то она организуется на принципе добровольной совокупности материальных элементов системы. При этом, каждый элемент системы управляет материальными, информационными, финансовыми и сервисными потоками ресурсов, удовлетворяя потребности как самого предприятия-источника, так и потребности в продукции конечного потребителя.

Создание логистических кластеров с учетом размещения проходящих по территории Республики Беларусь межнациональных транспортных коридоров является одним из основных направлений развития транзитного потенциала. Являясь экономически обоснованной необходимостью, организация региональных кластеров гармонично вписывается в общую тенденцию географической концентрации различных компаний в пределах одной или нескольких промышленных отраслей.

Обращаясь к истории, автор считает правильным отметить, что первый распределительный центр по модели логистического кластера был построен в немецком городе Бремене в 1985 году. В настоящее время их число увеличилось до 30. Развитие кластеров привело к снижению общих издержек при перевозках, сокращению времени доставки грузов потребителям, уменьшению складских запасов и переключению части грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт.

В настоящее время на территории европейского пространства существует Европлатформа (Europlatforms), которая представляет собой Европейскую ассоциацию «грузовых деревень» [1]. Членами данной организации являются 62 компании, представляющих 10 европейских государств (Италия, Испания, Франция, Португалия, Дания, Германия, Греция, Венгрия, Украина и Люксембург).

Отличительной чертой кластера является использование системного подхода, в рамках которого у всех участников логистической системы появляется возможность сотрудничать для достижения поставленных целей. При этом конкуренция из отрицательного действия переходит в положительное в части повышения конкурентоспособности, как самого кластера, так и региона, на территории которого он расположен.

Логистическая система, как любая открытая система в процессе своего функционирования испытывает внешнее воздействие. Степень воздействия внешней среды подразумевает, как правило, ответную реакцию системы на поступившие сигналы. Это означает, что в случае несоответствия одного или более элементов системы запросам внешней среды происходит рокировка между элементами или замена их из внешней среды другими элементами. Если движения по замене нет, то система меняется полностью. Устойчивость системы предполагает совместную кооперацию объектов с дальнейшей их конкуренцией. Кластерная же структура изначально является совокупностью конкурирующих объектов стремящихся к кооперации, что, несомненно, находит свое отражения в построении системы взаимодействия, являющимися более эластичными, чем связи в логистических системах. Они не имеют жесткого закрепления выполняемых функций по каждому элементу системы.

Еще одним признаком устойчивого развития кластерной структуры является инновационная активность, которая также приветствуется в логистических системах. Находясь в состоянии покоя, система не нуждается в инновациях, которые влекут за собой, как минимум, переориентацию целей. Однако, полный отказ от инноваций, как и опоздание с их внедрением могут привести отставанию системы или полному ее разрушению.

Все выше сказанное позволяет утверждать, что имея общую природу кластерная и логистическая системы имеют много общего, что предопределяет представление кла-

стера в качестве макрологистической системы как закономерного продолжения интеграции взаимосвязанных объектов. Объединение участников логистической системы в кластере это цепочка, формирующая итоговую стоимость, суммируя все затраты от поставки сырья, до реализации продукции покупателю. Оптимизация потоковых процессов, повышение их эффективности происходит, как правило, за счет кооперации усилий всех участников системы, так называемый синергетический эффект. Это говорит о том, что создание логистических кластеров в регионе позволяет, улучшая показатели экономического роста, повышать его конкурентоспособность.

Состояние логистической инфраструктуры является важной проблемой регионов, т.к. способствует движению и взаимодействию товарно-материальных потоков в экономике. В состав кластера входят не только складские комплексы, но и транспортные предприятия, логистические посредники, таможенные посты, грузовые терминалы, предприятия связи, телекоммуникационные системы и пр.

Для региона логистический кластер является важной экономической единицей, т.к. от его развития зависит деятельность региональных предприятий и организаций. Главной составляющей любого логистического кластера является транспортная инфраструктура. [2]. Инвестиции в данный сектор экономики оказывают мультипликативный эффект и стимулирующее воздействие на производство, повышая занятость в сферах сопряжения.

Применяя свои связи, кластеры осуществляют взаимодействие и взаимодополняемость отраслей, через совместное использование технологий и информации. Это связано с тем, что предприятия и организации, входящие в состав кластеров, не конкурируют между собой напрямую, а совместно обслуживают разные сегменты отрасли. Такое объединение позволяет использовать все доступные благоприятные возможности, координируя совместные действия для реализации целей в сферах общих интересов. Дополняя выше сказанное, можно использовать слова Лоурен Э. Янга, который представлял кластеры – как «группы компаний, расположенных рядом. В отдельных случаях такие сосредоточения образуют группы компаний, которые принадлежат к одной и той же отрасли» [3, с.7]. В дополнения к признакам, предлагаемым научными источниками, Янг рассматривает так же необходимость включения в состав кластеров научно-исследовательских институтов или университетов.

Американский исследователь Вольфганг Прайс писал, что «создание кластеров и внедрения кластерной модели поведения организаций есть способ восстановления доверия между правительством и бизнесом и трансформации изолированных фирм в предпринимательское сообщество» [4, с.3].

Таким образом, кластер – сосредоточение наиболее эффективных и взаимосвязанных видов экономической деятельности, т.е. совокупность успешно конкурирующих фирм, которые образуют «золотое сечение» всей экономической системы государства, обеспечивают конкурентные позиции на отраслевом и национальном, мировом рынках [5].

Все интерпретации содержат один признак: это группа каких-нибудь объектов, выделяемых из большой совокупности по тому или иному общему для групп признаку [6].

Большинство исследователей отмечает тот факт, что кластер – это не отдельно взятое предприятие или организация, а система предприятий, взаимодействующих между собой на основе кооперации, которая повышает профессионализм, уровень квалификации кадров и надежность. Кроме того, внутри себя кластеры не имеют

резкой границы, разделяющей производство и услуги. В состав кластеров входят поставщики и производители, фирмы, предоставляющие сопроводительные услуги, финансовые и образовательные организации.

Связи между организациями в кластере весьма не однородны и классифицируются в зависимости от направления взаимодействия. Это могут быть отношения между главной компанией и поставщиками, между самими поставщиками, взаимодействие с поставщиками оборудования и специализированного сервиса, а также между высшими учебными заведениями и заказчиками в рамках сотрудничества. Контакты между компаниями малого и среднего размера могут быть связаны также с координацией их усилий по коллективному продвижению товаров и услуг на существующие и новые рынки [7].

Исходя из исследований в области изучения условий логистического кластерного объединения условно можно выделить следующие периоды развития кластеров (рисунки 1):

1. Период первого практического освоения (1990-е – 2000-е годы).
2. Сетевой период (2000-е годы – 2010 год).
3. Системный период (2010-е годы).

Периоды различаются подходами к кластерам. В частности, перечисленные формулировки в своем большинстве относятся к периоду первого практического освоения кластерных механизмов. Второй период характеризуется выявлением сетевой сути кластеров. Этому способствовало масштабное картирование кластеров, осуществленное в США и ЕС, расширяющее представление о кластерах, условиях их зарождения, существования и роли в экономике.

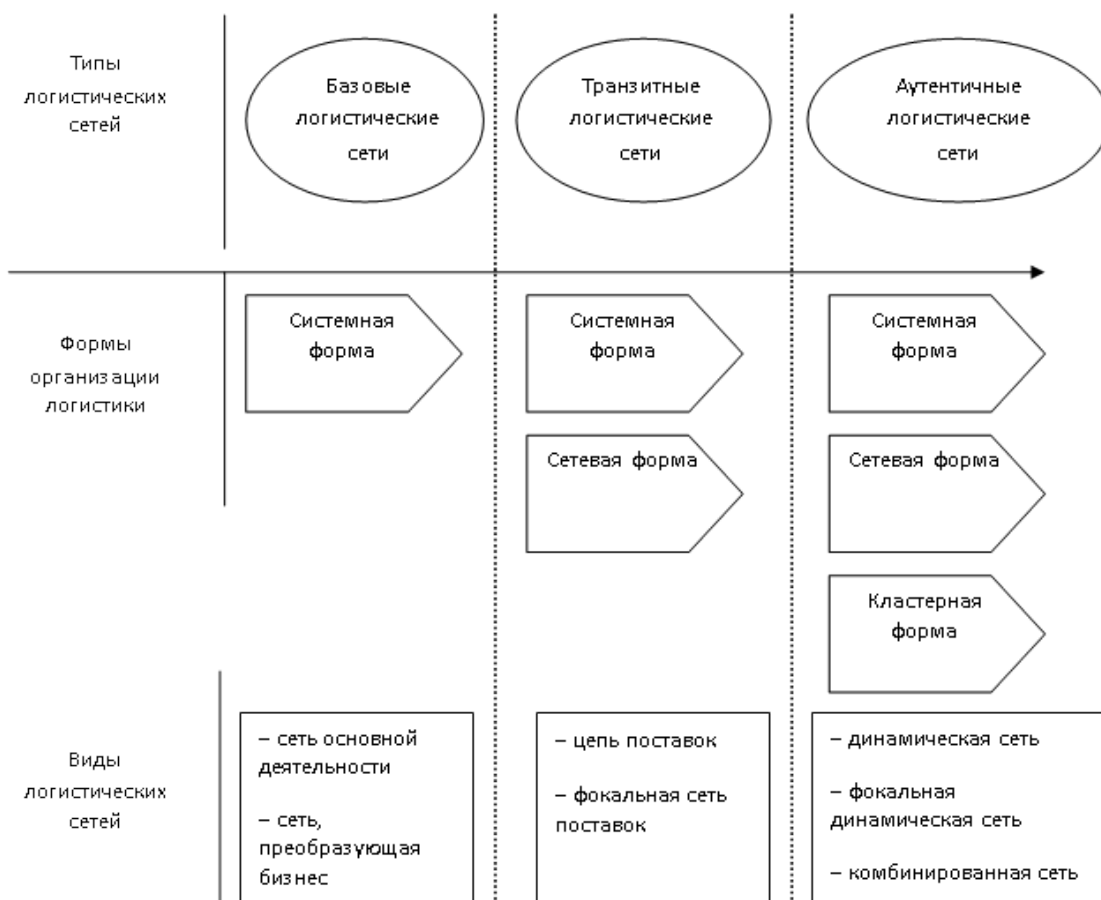


Рис. 1 Эволюция организационных форм логистических сетей
Примечание: Разработка автора на основе [8].

Многие исследователи отмечали, что подчас не делается различий между терминами «кластер» и «сеть». Однако, как отмечается, в более поздних исследованиях логистических кластеров, эти два термина должны быть разделены. Сети характеризуются взаимосвязями и сотрудничеством отдельных компаний между собой и могут быть выявлены на национальном и международном уровне. Кластеры являются региональным явлением и основаны на взаимодействии для достижения общих целей. Сеть на региональном уровне может быть частью кластера (но не обязательно), в этом случае кластер может быть отнесен к разряду «кластеров сетевого типа». Кластеры могут иметь подсети, в рамках которых индивид, социальная группа, организация, институт, общность людей, совершающих действия, направленные на других [9, с.21]) кластера сотрудничают по конкретным проектам.

Исходя из этой логики, рассмотрение кластера, как основной формы сетевой организации межфирменного взаимодействия в регионе, не совсем корректно, так как упускает основные кластерные характеристики [10]. Ведь цель деятельности кластера проявляется через взаимодействие входящих в него предприятий, деятельность которых представляет собой цепочки создания стоимости. То есть кластеры организованы как система потоков, система цепей поставок.

По мнению автора, для управления логистическими системами необходимо применять широко известные кластерные технологии, что позволит организовать координационное управление совокупностью объектов. Такое управление, применяемое на всех уровнях является хорошей возможностью организации логистических кластеров в регионах республики Беларусь.

Синтезируя логистический и кластеризованный подходы к управлению в логистических системах, можно получить наивысший эффект в экономической и социальной сферах каждого региона.

По своей сути логистические кластеры это объединение логистических систем и экономических кластеров, которые подчиняются общим принципам функционирования и развития сложных организационных систем. То есть, кластер представляет собой организованную особым образом логистическую активность фирм и организаций, направленную на организационно-структурное и организационно-аналитическое совершенствование потоковых процессов и потоковых функций любого содержания в логистическом цикле [11].

Зачастую логистический кластер проявляет себя в форме транспортно-логистического кластера, основной целью которого является развитие транспортной инфраструктуры и совершенствование транспортного обслуживания. Кластер не может быть дееспособным без узлов концентрации грузопотоков, транспортно-экспедиционных, ремонтно-сервисных предприятий, страховых компаний, заведений, формирующих научную и кадровую основу кластера и иных функциональных структур.

Литература

1. Европлатформа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.europlatform.info>, Дата доступа: 25.12.2016
2. Магомедов А.М. Транспорт и логистическая интеграция региональной экономики // Экономика и предпринимательство. 2014. № 1-2. С. 231-235.

3. Янг Лоурен Э. Технопарки и кластеры фирм. - К.: ПЕРУ, 1995.- 45 с.
4. Прайс Вольфганг. Человеческое поведение: фактор в прикладной экономике // Перспективные исследования. – 1999. - № 2. - С. 3-16.
5. Тэпман Л.Н. Предпринимательское управление. Зарубежный опыт.- М.: Юнити-Дана, 2004, с.180
6. Крысин Л.П. Толковый словарь иностранных слов. – М.: ЭКСМО, 2006,с. 300¹
7. Методические рекомендации по реализации кластерной политики в северных субъектах Российской Федерации. (письмо мэра РФ от 26. 12. 2008 г. №20615-ак/Д19) – Режим доступа: <http://www.tpprf.ru>, Дата доступа: 26.12.2016
8. Евтодиева, Т.Е. Развитие форм организации логистики: теория и методология: Дис. ... в виде науч.докл. д-ра экон. наук. – Самара, 2012. – 48 с.
9. Словарь историка / под ред. Н. Оффенштадта при участии Г. Дюфо и Э. Мазуреля; пер. с фр. Л.А. Пименовой. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2011.-222 с.
10. Кулешов В. В., Селиверстов В. Е. Стратегические цели и потенциал развития Новосибирской области // Регион: экономика и социология. 2006. № 3. – С. 42—56.
11. Шишло, С.В. Теоретико-методологические основы формирования логистических кластеров / С.В. Шишло, Ю.Н.Андросик // Логистические системы и процессы в современных экономических условиях : материалы Межд. заоч. научно-практ. конф. 1–15 ноября 2013 г. : сборник статей. – Минск, 2013. – С.196

ПРОБЛЕМЫ ИНТЕНСИФИКАЦИИ ИННОВАЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

PROBLEMS OF INTENSIFICATION OF INNOVATIVE ACTIVITY AT BUILDING ENTERPRISES

Надеина Н.Г.

Брестский государственный технический университет,

Республика Беларусь

Nadeina N.G.

Brest State Technical University

Republic of Belarus

Аннотация

В статье рассматриваются актуальность и условия инновационного развития строительных предприятий, анализируется системность подходов в оценке потенциала субъектов хозяйствования, приведены некоторые критерии классификаций по видам инноваций, факторы, влияющие на инновационную активность, и предложены направления инновационного развития строительных предприятий.

Summary

The article discusses the relevance and the conditions of innovative development of construction enterprises, and analyzes the system approach in the evaluation of potential business entities, there are some criteria for classifications according to the types of innovation, factors influencing innovation activity, and suggested directions of innovative development of construction enterprises.

Современный мир переходит от индустриальной фазы развития к экономике знаний. Традиционные отрасли меняются изнутри – на смену рабочего персонала массово приходят роботы и трехмерная печать, финансы и торговля переходят