

КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД В РАЗВИТИИ МОДЕЛИ ПАРТНЕРСТВА ГОСУДАРСТВА И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Т. М. Матаев

CLUSTER APPROACH IN DEVELOPING THE MODEL OF PARTNERSHIP BETWEEN THE STATE AND BUSINESS STRUCTURES IN THE TRANSPORT SECTOR IN KAZAKHSTAN

T. M. Mataev

В статье разработана модель партнерства государства и предпринимательских структур для транспортной сферы на основе формирования транспортно-логистических кластеров и их порождающих координационных структур – транспортно-логистических центров. Предложено оценивать синергетический эффект от создания транспортно-логистических кластеров на основе бальной оценки изменений, которые присутствуют в деятельности транспортно-логистических центров и свидетельствуют об эффективности его функционирования с точки зрения достижения синергетического эффекта.

The paper deals with the model of developing the partnership between the state and business structures for the transport sector on the basis of formation of the transport and logistics clusters and their underlying coordination structures, transport and logistics centers. The author suggests estimating the synergetic effect of the creation of transport-logistics cluster on the basis of a mark estimation of changes that are present in the activities of the transport and logistics centers, which proves the effectiveness of its functioning from the point of view of reaching synergetic effect.

Ключевые слова: частно-государственное партнерство, транспортная сфера, кластер, транспортно-логистический кластер, транспортно-логистический центр.

Keywords: public-private partnership, transport sector, cluster, transport and logistics cluster, transport and logistics centre.

В развитии модели партнерства государства и предпринимательских структур в Республике Казахстан преимущественным является кластерный подход.

Кластерная теория активно развивается с 90-х гг. XX в., ее основоположником считается лауреат Нобелевской премии М. Портер, который выделил такие главные признаки кластера, как территориальная специализация, конкуренция и кооперация [8]. Несмотря на развитие на протяжении последнего десятилетия информационных технологий, широкой возможности оперативного информационного обмена между компаниями, территориальный признак кластера не теряет своей актуальности, поскольку особое значение в кластерном объединении имеют регулярные неформальные связи, возможные лишь в условиях территориальной близости.

Необходимо отметить, что данный подход характерен не только для зарубежной науки управления. Термин «кластер» близок, по сути, термину «территориально-производственный комплекс», который был предложен М. М. Колосовским в условиях плановой экономики СССР [4]. Значимый вклад в развитие теории территориально-производственного комплекса внес российский регионалист из Новосибирска М. К. Бандман и представители его научной школы [14]. Для развития теории интеграции в рамках единой экономико-географической системы ими широко использовалось математическое моделирование структуры, теория и размещение, динамика развития производственных комплексов, анализировались проблемы участия государства в планировании территориально-производственных комплексов.

В дальнейшем проблемы кластерной организации производственных комплексов разрабатывались такими учеными, как Т. П. Быкова и С. Ф. Пятинкин [9], Ю. Г. Лаврикова и О. А. Романова [10], И. В. Пилипенко [7], И. П. Татарникова и В. В. Шевцова [13] и др.

Согласно выводам российских ученых [11], кластер должен иметь следующие признаки:

1) наличие предприятия-лидера, который определяет долгосрочную общую стратегию региональной экономической системы;

2) территориальная локализация основной массы субъектов хозяйствования – участников кластерной системы;

3) стойкость стратегических международных хозяйственных связей в рамках кластерной системы, включая ее межрегиональные и международные связи;

4) наличие общих корпоративных систем управления, бизнес-процессов, централизованного контроля и анализа.

Последний признак, по мнению автора, является особенно важным для определения кластера как отдельного субъекта экономико-социальных отношений, он отображает степень готовности участников кластерного образования к долгосрочным партнерским отношениям и свидетельствует о развитии их взаимодействия, что является основой кластера.

С точки зрения партнерства государства и частного бизнеса в транспортной сфере наибольший интерес представляют транспортно-логистические кластеры (далее – ТЛК) и их порождающие координационные структуры – транспортно-логистические центры (далее – ТЛЦ).

Как отмечено в Постановлении Правительства Республики Казахстан об утверждении плана по созданию кластера «Транспортная логистика», миссией транспортно-логистического кластера является обеспечение уровня развития и деятельности транспортного комплекса в соответствии с требованиями экономики и населения Казахстана в перевозках и успешной конкуренции на мировых рынках транзитных перевозок [2].

Транспортно-логистические кластеры относят к одной из трех категорий [5]: портовые ТЛК; пограничные ТЛК; территориальные (региональные) ТЛК.

Пограничные и региональные ТЛК соединяют в категорию внутриконтинентальных.

Портовые ТЛК формируются на базе морских портов. Они чаще позиционируются в грузовом секторе. Речные порты в связи со снижением роли водных путей не являются основой для формирования транспортно-логистических кластеров.

Пограничные ТЛК формируются на основе транспортных узлов на перекрестках транспортных коридоров с государственными границами и имеют грузовую специализацию.

Региональные ТЛК формируются на основе средних или больших городов. В них присутствуют как пассажирский, так и грузовой секторы. В отличие от городских транспортных систем ТЛК включают в себя только те предприятия, которые находятся между собой в отношении сильных связей, в том числе это предприятия не только транспорта, но и предприятия других городских инфраструктурных отраслей, которые интегрированы в кластер (логистические компании, АЗС, учебные заведения, научные организации и т. п.).

В литературе выделяют следующие факторы, оказывающие содействие развитию региональных ТЛК: экономическая прочность региона; степень развития региональной инфраструктуры; выгодность позиционирования региона относительно важных национальных и международных транспортных коридоров [5].

Методика формирования ТЛК в общем виде предусматривает следующие этапы:

1. Идея кластера: объяснение необходимости, определение целей; формулировка видения кластера, определение направлений деятельности.

2. Агломерация: вопросы границ, проведение первоначального осмотра транспортных и других предприятий – потенциальных участников кластера, который формируется; идентификация и приоритезация определенных компаний, формирование группы лидеров.

3. Возникновение кластера – объединение определенных предприятий и организаций, то есть формирование отдельной экономической единицы: определение направлений деятельности, разработка непосредственного плана действий, разработка стратегического плана.

4. Развитие кластера: формирование новых организаций, предоставляющих услуги нескольким предприятиям в растущем кластере. Например, научно-исследовательские институты, специализированные учебные заведения, бизнес-ассоциации увеличивают важность, престиж и привлекательность кластера.

Инициатива по формированию и развитию ТЛК должна исходить от органов государственной исполнительной власти и местного самоуправления, которые должны оказывать содействие институциональному развитию кластеров, в том числе обеспечивать инициирование и организационную поддержку создания кластера, а также проводить деятельность относительно стратегического планирования его развития и установлению эффективного информационного взаимодействия между его участниками.

Структурная модель создания ТЛК включает блоки, которые касаются ядра кластера и предприятий, организаций, которые обеспечивают функционирование ядра (рис. 1).

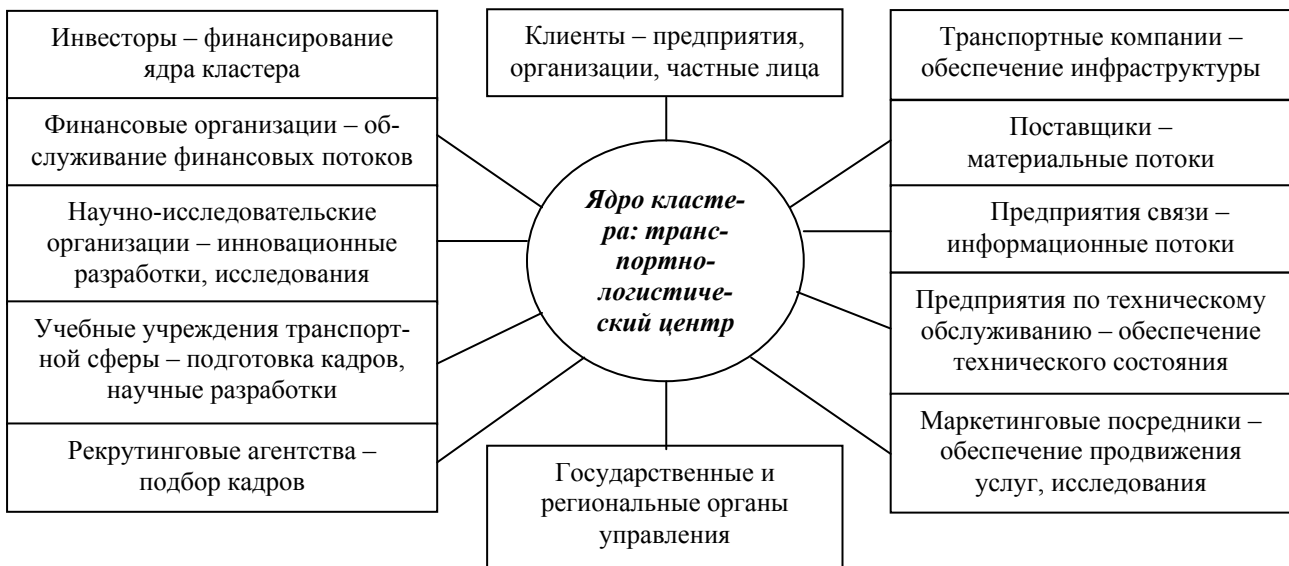


Рис. 1. Структурная модель формирования ТЛК

Ядром ТЛК, по мнению автора, должен являться транспортно-логистический центр, который представляет собой многофункциональный центр, или узел, координирующий взаимодействие различных видов транспорта и процессы выполнения ряда функций (перегрузку товаров с одного вида транспорта на другой, сортировку и комплектацию партий грузов, долго- и краткосрочное хранение грузов, таможенные процедуры и т. п.). Наряду с организацией грузопотоков ТЛЦ

осуществляет полный состав сервисных, коммерческих и информационных услуг [6, с. 43].

В Республике Казахстан в рамках Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года [1] в 2014 г. начата реализация проекта создания сети ТЛЦ в регионах Казахстана. Первый этап строительства осуществляется в Астане, Павлодаре, Шымкенте, Актау и Атырау. До

2020 г. количество ТЛЦ планируется увеличить до 34 [12].

Создание транспортно-логистического кластера требует значительных средств, направленных на локализацию и концентрацию ресурсов, капитала, привлечение других участников. Его формирование затрагивает интересы различных социальных групп. Как правило, ни бизнес, ни государство сами по себе не в состоянии создать все необходимые условия для создания кластера. Современный транспортно-логистический кластер может быть создан только в рамках конструктивного, взаимовыгодного и долгосрочного партнерства государства и бизнеса.

Организационные отношения в транспортно-логистическом кластере должны быть построены таким образом, чтобы обеспечить согласование интересов субъектов частных и государственных систем. Приоритетом выступают интересы государства как инициатора кластерной политики, в связи с чем главным условием реализуемости создания транспортно-логистического кластера выступает его соответствие, во-первых, стратегии развития региона, включая формирование конкурентной среды и инвестиционной привлекательности региона; во-вторых, решению приоритетных задач власти по модернизации, созданию инфраструктурного комплекса, проведению политики повышения конкурентоспособности транспортной отрасли, включая финансовое обеспечение проектов ЧТП.

Необходимо отметить, что в настоящее время отсутствуют согласованные подходы к возможностям оценки эффекта синергизма от создания кластеров, что негативно сказывается на функционировании данных интеграционных объединений.

Сам эффект синергизма от создания кластеров является показателем, сложно поддающимся определению,

хотя попытки рассчитать данный показатель предпринимались. С. Г. Авдоница предлагает определять данный показатель на основе оценки стоимости компаний, входящих в кластер [3], в свою очередь, Р. Х. Хасанов указывает, что об эффективности функционирования кластера свидетельствуют эффект приращения денежного потока за счет сложения денежных потоков компаний, входящих в кластер; эффект совместного использования инфраструктурных объектов; эффект снижения транзакционных издержек [15].

Данные методики анализа, как видно из их содержания, относятся в основном к области финансового анализа и инвестиционного проектирования в части оценки эффективности инвестиций, однако сложение денежных потоков компаний, а также их стоимостная оценка, не всегда имеет положительный эффект, особенно на начальных стадиях инвестирования. Более того, снижение объемов денежного потока не всегда свидетельствует об отсутствии синергетического эффекта, поскольку экономия на эффекте масштаба может быть большей, нежели чистые временные экономические потери, в результате чистая прибыль участников кластера, пропорционально распределенная во времени, увеличится, а капитализация активов возрастет.

По мнению автора, показатель синергетического эффекта от создания ТЛК возможно оценить по характеру изменений в области лидерства ТЛК с включением в данный показатель данных относительно лидерства в сфере экономики, в социальной сфере, в сфере обновления и в области рыночных позиций объединения.

В этой связи предлагается оценивать синергетический эффект от создания ТЛК на основе бальной оценки изменений, которые присутствуют в деятельности ТЛК и свидетельствуют об эффективности его функционирования с точки зрения достижения синергетического эффекта (таблица 2).

Таблица 2

Система показателей, характеризующих синергетический эффект от создания ТЛК на основе изучения динамики изменений

<i>Лидерство</i>	<i>Направление изменений</i>	<i>Характер изменений</i>
Экономическое лидерство	Изменения в показателях экономической эффективности деятельности ТЛК	Повышение уровня дохода от реализации транспортных услуг
	Изменения в показателях инвестиционной активности	Повышение объема инвестиций
Способность к обновлению	Обновление за счет привлечения новых участников кластера	Изменение количества участников кластера
	Обновление за счет принятия новых стратегических приоритетов	Изменение в системе стратегического планирования
	Обновление за счет внедрения новых внутрикорпоративных отношений	Изменение в системе распределения прибыли, стимулирования, мотивации участников кластера
Рыночное лидерство	Уровень конкурентоспособности на региональном рынке	Способность конкурировать с иностранными и отечественными компаниями, присутствующими на рынке
	Уровень конкурентоспособности на национальном рынке	Способность конкурировать с иностранными и отечественными компаниями, присутствующими на российском рынке
	Уровень конкурентоспособности на внешнем рынке	Способность конкурировать на мировом рынке
Социальное лидерство	Заработная плата	Повышение уровня заработной платы по отношению к средней заработной плате в отрасли и в регионе
	Бюджетная сфера	Увеличение доли бюджетных отчислений
	Социальная инфраструктура	Изменения в характере условий труда, социально-бытовой обеспеченности персонала

Изменения, которые присутствуют в деятельности ТЛК, предлагается оценивать по следующей шкале:

0,75 – изменения характеризуются положительной динамикой;

0,50 – ярко выраженная положительная динамика отсутствует, динамика имеет положительный слабо-выраженный характер;

0,25 – изменения имеют отрицательную динамику.

Коэффициент синергии (K_c) от созданий ТЛК предлагается рассчитывать по формуле:

$$K_c = \left(\sum / N \right) \times K_0, \quad K_0 = \sum_0 / N_0 \quad (1)$$

где K_0 – коэффициент обновления;

Σ – фактически набранная сумма баллов, характеризующая общие изменения;

Σ_0 – фактически набранная сумма баллов, характеризующая процессы обновления;

N – максимально возможная сумма баллов, характеризующая процессы изменений (9 баллов);

N_0 – максимально возможная сумма баллов, характеризующая процессы обновления (2,25 балла).

Введение коэффициента обновления целесообразно с точки зрения потенциальной возможности ТЛК корректировать свою стратегию как общеэкономическую, так и корпоративную в ответ на возникшие проблемы.

Необходимо отметить, что перед тем, как принять решения о создании ТЛК, необходимо убедиться в наличии необходимого потенциала, обеспечивающего функционирование ТЛК, в наличии навыков управления, в возможностях согласовать интересы всех участников объединения, нивелировать объективные предпосылки для конфликтов.

Только в этом случае создание ТЛК может стать тем генератором, который создаст синергетический эффект для развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан, выведет ее на новый уровень организационно-экономического развития.

Литература

1. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725.
2. Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 июня 2005 года № 633 «Об утверждении планов по созданию и развитию пилотных кластеров в приоритетных секторах экономики».
3. Авдонина С. Г. Количественные методы оценки синергетического эффекта инновационного кластера // Журнал ВАК: Управление экономическими системами. 2012. № 3(39).
4. Колосовский Н. Н. Основы экономического районирования. М.: Госполитиздат, 1958. 200 с.
5. Летагина Е. Н., Свеженцев А. Г. Методология кластерного подхода в экономике // Экономика и управление. 2011. № 6(79). С. 97 – 100.
6. Меньшенина И. Г., Капустина Л. М. Кластерообразование в региональной экономике. Екатеринбург, 2008.
7. Пилипенко И. В. Проведение кластерной политики в России // Приложение 6 к Ежегодному экономическому докладу Общероссийской общественной организации «Деловая Россия» «Стратегия 2020»: от экономики «директив» к экономике «стимулов». М., 2008. 34 с.
8. Портер М. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов. М.: Альпина Бизнес Букс, 2007. 453 с.
9. Пятинкин С. Ф., Быкова Т. П. Развитие кластеров: сущность, актуальные подходы, зарубежный опыт. Минск: Тесей. 2008. 145 с.
10. Романова О. А., Лаврикова Ю. Г. Кластерное развитие экономики региона: теоретические возможности и практический опыт // Экономика региона. 2007. № 3. С. 160 – 166.
11. Родионова Л. Н., Хайруллин Р. Ф. Кластеры как форма интеграции инвестиционных ресурсов // Нефтегазовое дело. 2011. № 11. С. 11 – 18.
12. Строительство транспортно-логистических центров начнется в 5 городах Казахстана в 2014 г. Режим доступа: // <http://www.zakon.kz/4600645-stroitelstvo-transportno.html>
13. Татарина И. П., Шевцова В. В. Основные механизмы образования кластеров // Альманах современной науки и образования. Тамбов: Грамота. 2012. № 4. С. 212 – 214.
14. Территориально-производственные комплексы: предплановые исследования / Под ред. М. К. Бандмана. Новосибирск: Наука, 1988. 269 с.
15. Хасанов Р. Х. Синергетический эффект кластера // Евразийский международный научно-аналитический журнал. 2009. № 3.

Информация об авторе:

Матаев Талгат Мустафаевич – кандидат экономических наук, соискатель Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, советник Департамента развития предпринимательской деятельности, Matayev_tm@mail.ru.

Talgat M. Mataev – Candidate of Economics, post-graduate student at the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration; Councillor at the Department of Business Development.

Статья поступила в редколлегию 11.08.2014 г.