

Беданов Мурат Капланович, доктор экономических наук, профессор кафедры высшей математики и системного анализа, декан инженерно-экономического факультета Майкопского государственного технологического университета, т.: 8(8772)570224;

Машинина Наталия Геннадьевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления на предприятии Майкопского государственного технологического университета, т.: 8(8772)570504.

КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД К РАЗВИТИЮ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ (рецензирована)

Обобщен зарубежный и отечественный опыт кластерного подхода, на основе которого предлагается его использование в решении стратегических задач, направленных на повышение конкурентоспособности региона, инновационного развития его экономики.

Ключевые слова: региональная экономика, кластерный подход, транспортная логистика, кумулятивный эффект.

Bedanokov Murat Kaplanovich, Doctor of Economics, professor of the Department of Higher Mathematics and Systems Analysis, dean of the Faculty of Engineering and Economics, Maikop State Technological University, tel: 88772570224;

Mashinina Natalia Gennadjevna, Candidate of Economics, assistant professor of the Department of Economics and Management at the Enterprise, Maikop State Technological University, tel: 88772570504.

CLUSTER APPROACH TO REGIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT (reviewed)

The foreign and domestic experience of the cluster approach has been summarized on the basis of which its use in solving strategic tasks aimed at improving the competitiveness of the region, the innovative development of its economy has been proposed.

Keywords: regional economics, cluster approach, transport logistics, the cumulative effect.

Во многих развитых странах кластерный подход стал привычной формой организации бизнес-сообществ. Характерными примерами являются такие кластеры, как автомобильный (Северный Рейн-Вестфалия, Германия), биотехнологический (Швейцария), продуктовый (Аризона, США), телекоммуникаций (Италия). По производственным мощностям они оцениваются как подразделения крупного бизнеса. По данным Гарвардской школы бизнеса в экономике США более 32% занятости, исключая бюджетный сектор, обеспечивают кластеры, в экономике Швеции в кластерах заняты 39% работоспособного населения. Уровень производительности труда и заработной платы в кластерах существенно выше, чем в среднем по стране. Кластерный сектор является главной движущей силой развития секторов, которые обслуживают локальный рынок. Стремление к построению и развитию производств на основе кластеров появилось и у нас в России.

Профессор Гарвардской школы бизнеса Майкл Портер в своей работе «Конкуренция» дал определение, что кластер, или промышленная группа, – это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере и характеризующихся общностью деятельности и взаимодополняющих друг друга.

В рамках рассматриваемой кластерно-ориентированной региональной политики под кластером будем понимать устойчивое территориально-отраслевое партнерство предприятий и организаций, объединенное инновационной программой внедрения передовых производственных, инжиниринговых и управленческих технологий с целью повышения конкурентоспособности участников кластера.

В СССР был накоплен значительный опыт создания территориально-промышленных комплексов (ТПК) и успешного управления ими в рамках административно-хозяйственной системы. Однако с изменением форм собственности, отменой вертикальных связей «министерство – предприятие» сбалансированная система социалистического хозяйствования (включая ТПК) рухнула.

Отсутствие жестких плановых показателей, системы распределения секторов потребления между производителями подталкивает субъектов бизнеса к активному включению в современные интеграционные процессы, требует формирования новых форм взаимодействия, взаимовыгодных договоренностей в рамках установленных государством приоритетов и правил. При этом необходимо отметить, что каждый из участников решает свои характерные задачи, определяемые его уставными, программными, нормативными документами. Но в пределах отдельного региона власть, бизнес и общество могут быть объединены общими целями и задачами.

Кластер как устойчивое партнерство взаимосвязанных предприятий и организаций, физических лиц может иметь потенциал, который превышает простую сумму потенциалов отдельных составляющих. Это приращение возможно в результате сотрудничества, сочетания кооперации и конкуренции участников кластера: производителей и поставщиков, инжиниринговых и консалтинговых фирм, НИИ и ВУЗов, кредитных организаций, страховых компаний, инфраструктуры, администрации, профессиональных и общественных организаций региона.

Таким образом, кластерное развитие как инструмент повышения конкурентоспособности регионов, инновационного развития их экономики является новым подходом в региональном развитии страны, позволяет максимально использовать имеющийся потенциал.

Для успешной реализации кластерно-ориентированной региональной политики существует ряд требований:

- глобальная цепь добавленной стоимости;
- привлекательное местоположение (инфраструктура, инновационный потенциал);
- деловая среда (благоприятный налоговый климат);
- инвестиционная привлекательность региона;
- высокий научно-исследовательский потенциал;
- квалифицированная рабочая сила.

Кластеры направлены на достижение следующих целей:

- повышение конкурентоспособности и предпринимательской активности участников кластера за счет развития инновационного потенциала;
- снижение затрат и повышение эффективности региональных экономических ресурсов, наукоемких услуг за счет эффекта синергии и унификации подходов в менеджменте, инжиниринге, информационных технологиях и т.д.;
- обеспечение занятости в условиях реформирования крупных предприятий и процесса аутсорсинга;
- расширение налоговой базы;
- консолидированное лоббирование интересов участников кластера в различных органах власти;
- увеличение вклада малого бизнеса в валовый региональный продукт;
- урегулирование инвестиционных потоков и снижение рискованности инвестирования проектов на основе повышения качества принимаемых решений;
- увеличение доли добавленной стоимости в рамках региона;
- совершенствование информационной базы для статистических исследований.

Кластер предусматривает взаимодействие трех секторов: бизнеса (предпринимательские структуры, товарищества, коммерческие банки); институций (университеты, научные центры, торгово-промышленные палаты) и власти (местные органы власти, налоговые администрации, регуляторные структуры) [3].

Учитывая предполагаемые в перспективе структурные сдвиги в экономике Республики Адыгея, приоритеты региональной политики на уход от моноотраслевой направленности территориального развития в сторону многофункциональности, потенциально возможными базовыми сферами для формирования кластеров в Республике Адыгея являются, на наш взгляд, промышленность, сельское хозяйство, туризм, транспортная отрасль.

Для создания таких региональных кластеров как «Агропромышленный кластер», «Туризм», «Транспортная логистика» необходимо предусмотреть общесистемные меры по совершенствованию законодательства, созданию элементов инфраструктуры, реализации конкретных инвестиционных проектов и решению вопросов кадрового обеспечения.

Формирование данной группы кластеров и дальнейшее эффективное управление ими со стороны территориальных органов власти позволит региону, по нашему мнению, удержать имеющийся и обеспечить в будущем высокий уровень конкурентоспособности.

Между участниками кластеров «Агропромышленный кластер», «Туризм» и «Транспортная логистика» должны развиваться как горизонтальные, так и вертикальные межотраслевые связи. Например, развитие туристского кластера повлечет за собой масштабное строительство гостиниц, кемпингов, туристических центров, объектов питания торговли, другой инфраструктуры, что в свою очередь даст импульс развитию отраслей легкой, пищевой промышленности, производству строительных материалов, транспортного комплекса.

Транспортная кластерная программа охватит транспортное машиностроение, строительство, торговлю и сервис, природные, трудовые и финансовые ресурсы. В рамках кластера «Транспортная логистика» будут иметь место отдельные сегменты и локальные целевые задачи, решение которых позволит получить своего рода отдельные микроэффекты – составляющие общего результата выполнения программы. То есть положительное воздействие может оказаться весьма и весьма широким.

Тенденции к вертикальной и горизонтальной интеграции будут способствовать переходу от оптимизации отдельных хозяйствующих субъектов к оптимизации системы в целом.

Транспортно-логистический кластер включает в себя комплекс инфраструктуры и компаний, специализирующихся на хранении, сопровождении и доставке грузов и пассажиров. Кластер может включать

в себя организации, обслуживающие объекты портовой инфраструктуры, компании, специализирующиеся на морских, речных, наземных и воздушных перевозках, логистические комплексы, терминалы и др.

Деятельность кластера распространяется на всю территорию республики, где расположены предприятия, занятые в сфере транспорта и логистики.

Кластер «Транспортная логистика» должен осуществляться в рамках реализации Транспортной стратегии Республики Адыгея на 2009-2013 годы, в которой необходимо обозначить основные цели развития данного кластера, а именно:

- развитие логистического комплекса как связующего звена системы создающихся логистических центров Республики Адыгея;
- повышение эффективности системы управления транспортно-логистическим комплексом;
- повышение инвестиционной привлекательности транспортно-логистического бизнеса;
- увеличение вклада транспортно-логистического комплекса в валовый региональный продукт;
- повышение конкурентоспособности и предпринимательской активности в сфере перевозок за счет развития инновационного потенциала;
- обеспечение занятости населения за счет увеличения рабочих мест;
- увеличение доли добавленной стоимости в рамках региона;
- расширение налоговой базы.

Первоочередными задачами данного кластерного проекта должны явиться:

- развитие и модернизация транспортной инфраструктуры (автомобильных и железных дорог, объектов придорожного сервиса – пунктов питания и торговли, гостиниц, автостоянок, объектов рекламы);
- создание современных грузовых терминалов;
- совершенствование контейнерных перевозок;
- совершенствование организационно-экономического механизма строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог, их рациональное использование;
- модернизация и развитие сети республиканских местных автомобильных дорог для соединения сельских населенных пунктов с опорной сетью дорог;
- создание комплексных сервисных пунктов обслуживания движения, отвечающих современным требованиям и международным стандартам;
- расширение географии автомобильных перевозок;
- стимулирование инновационной деятельности и внедрение новых технологий с масштабным экономическим эффектом;
- снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду за счет экологически ориентированной политики по защите окружающей среды;
- развитие отраслевой науки, проектных организаций.

Участниками кластера «Транспортная логистика», на наш взгляд, выступают транспортно-экспедиторские предприятия, логистические центры, логистические терминалы, таможенные органы, страховые компании, производители и поставщики, инжиниринговые и консалтинговые фирмы, научно-исследовательские организации и ВУЗы, кредитные организации и банки, инфраструктура, администрации регионов, профессиональные и общественные организации (рис. 1).



Рис. 1. Участники кластера «Транспортная логистика»

По мере роста заинтересованности в кластерной инициативе бизнес-сообщества круг участников кластера будет расширяться.

Ядром кластера «Транспортная логистика» будут являться компании и организации, расположенные в важнейших центрах пересечения или зарождения грузов и товаропотоков, маршруты доставки.

Кластер «Транспортная логистика», как и кластерная система в целом, характеризуется следующими общими особенностями:

- наличием крупного предприятия-лидера, объединяющего перспективную хозяйственную, инновационную и иную стратегию всей системы;
- территориальной локализацией участников кластера;
- устойчивостью и доминирующим значением хозяйственных связей субъектов экономики - участников кластерной системы;
- долговременной координацией взаимодействия участников кластера в рамках производственных программ, инновационных процессов;
- наличием совместных корпоративных (прозрачных) систем управления, коллективного мониторинга бизнес-процессов.

Кластерная программа должна иметь следующие составляющие:

1. Меры со стороны Государства и частного бизнеса по развитию производственного потенциала, привлечению и стимулированию инвестиций, внедрению новейших технологий и современных научных разработок.

2. Создание благоприятных условий для функционирования транспортного кластера: урегулирование налоговой тарифной политики, совершенствование нормативной базы.

3. Меры, реализуемые непосредственно бизнес-структурами: по активизации имиджевой, тарифной политики, организации совместных с иностранными компаниями предприятий, внедрению современных технологий.

Успешная деятельность кластера «Транспортная логистика», по нашему мнению, должна обеспечить ряд преимуществ, как участникам кластера, так и республике, в которой он будет находиться (рис. 2).

Зарубежный и отечественный опыт показывают, что возможны различные варианты моделей построения кластера.



Рис. 2. Преимущества кластерной модели организации бизнеса «Транспортная логистика» для региона

В таблице 1 приведен сравнительный анализ двух типовых моделей кластера, а также модели автомобильного кластера Поволжья.

Проанализируем представленные модели с целью построения модели кластера «Транспортная логистика» Республики Адыгея.

Таблица 1 - Сопоставление моделей кластеров

	Северная Рейн-Вестфалия	Шотландия	Поволжский автомобильный кластер
Основные особенности кластера	Кластер как концентрация промышленности. Кластер как сфера технологической конкуренции. Четко определены географические и технологические границы.	Кластер как процесс экономического развития. Географические границы не существенны.	Кластер как концентрация промышленности и процесс экономического развития. Географические границы не существенны.
Анализ кластера	Концепция Портера и/или технологическая перспектива. Ряд четко определенных методов.	Концепция Портера – основа организации кластера. Сильный акцент на местные интересы и сообщество (community). Анализ и каталогизация отраслей, компаний, и других заинтересованных сторон.	Концепция Портера – основа организации кластера. Анализ потребностей предприятий по отраслям.
Политика кластера	«Сверху вниз». Специфический кластерный подход. Недостаточно четкая в отношении субъектов региона. В ценовой цепочке сосредоточена на технологиях, а не на рынке. Доступ к государственному финансированию является одной из целей.	«Сверху вниз». Сочетание специфического кластерного подхода с рядом отдельных инициатив по развитию. Содействие и не жесткое управление. Ориентация на рынок и бизнес. Доступ к государственному финансированию не относится к первоочередным задачам.	«Сверху вниз» в сочетании со «снизу вверх». Сочетание специфического кластерного подхода с рядом отраслевых инициатив по развитию. Ориентация на рынок Доступ к государственному финансированию не относится к первоочередным задачам.
Показатели и оценка	Сопrotивляемость оценке.	Попытки оценки с использованием метода сбалансированных показателей (balanced scorecard). Оценка проводится не очень часто, но при необходимости используется для корректировки подходов и формирования политики кластера.	По мере развития кластера планируется использование современных методов оценки (balanced scorecard). Использование модели «вход-выход» для анализа и прогноза сценарного развития кластера и перекрестных связей с другими кластерами.

www.poria.ru/files/236.doc

Сравнительная характеристика основных особенностей кластера предполагает наиболее приемлемым выбор варианта Шотландии. Несущественность географических границ для транспортного кластера Республики Адыгея определяется такими факторами как обеспечение поставок сырья, материалов и товаров из других регионов, обеспечение сбыта продукции, создание новых каналов обмена информацией с партнерами и др. Для проведения кластерной политики необходимо учитывать, какие взаимосвязи являются приоритетными для развития кластера. Распределение структуры взаимосвязей с учетом факторов, оказывающих влияние на развитие кластера, на различных уровнях (местном, региональном, национальном, мировом, глобальном) является основой для осуществления последовательной и эффективной кластерной политики.

На основе анализа отечественного и зарубежного опыта предложена следующая концептуальная модель построения кластера «Транспортная логистика» Республики Адыгея (табл. 2).

Для функционирования кластера очень важна деятельность правительственных организаций, которые предоставляют субъектам кластера условия для кооперации и координации их деятельности, возможности по проведению совместных исследований, разработок и инноваций.

Таблица 2 - Модель кластера «Транспортная логистика» Республики Адыгея

Основные особенности кластера	Кластер как процесс экономического развития. Географические границы не существенны.
Анализ кластера	Концепция Портера – основа организации кластера. Анализ потребностей предприятий по отраслям.
Политика кластера	«Сверху вниз» в сочетании со «снизу вверх». Сочетание специфического кластерного подхода с рядом отраслевых инициатив по развитию. Ориентация на рынок Доступ к государственному финансированию не относится к первоочередным задачам.
Показатели и оценка	По мере развития кластера планируется использование современных методов оценки (balanced scorecard). Использование модели «вход-выход» для анализа и прогноза сценарного развития кластера и перекрестных связей с другими кластерами.

На наш взгляд, в качестве инициатора формирования организации развития кластера «Транспортная логистика» должны выступать органы исполнительной власти Республики Адыгея. Их содействие организационному развитию данного кластера предполагает оказание поддержки реализации участниками кластера следующих мероприятий:

1. Создание специализированной организации развития кластера (на наш взгляд, Адыгейского центра транспортной логистики), обеспечивающей координацию деятельности его участников.
2. Проведение анализа структуры кластера, цепочки производства добавленной стоимости, осуществляемого основными участниками кластера, определение барьеров и возможностей развития.
3. Разработка стратегии развития кластера и плана мероприятий по ее реализации.
4. Установление эффективного информационного взаимодействия между участниками кластера.
5. Реализация мер по стимулированию взаимного сотрудничества участников кластера (проведение семинаров, конференций, создание специализированных интернет-ресурсов и т.д.).

Наиболее значимыми статьями затрат, связанными с созданием и функционированием кластера, являются:

- затраты на создание кластера;
- затраты на развитие и поддержание инфраструктуры;
- затраты на отдельные проекты и программы кластера.

Финансирование затрат на создание кластера, на наш взгляд, должно вестись на основе бюджетных ресурсов, в том числе средств на государственную поддержку малого и среднего предпринимательства, а также за счет корневых предприятий кластера.

Финансирование инфраструктуры и отдельных проектов может осуществляться как за счет преимущественного бюджетного финансирования (Германия), так и на основе смешанного финансирования (за счет участников кластера) при минимальном участии бюджетных ресурсов (Великобритания).

Для Республики Адыгея, на наш взгляд, приемлем вариант интеграции финансовых ресурсов.

Реализация кластерного проекта «Транспортная логистика» обеспечит Республике Адыгея кумулятивный эффект поддержания конкурентных преимуществ в сравнении с регионами сырьевой ориентации. На наш взгляд, основой возникновения экономического эффекта будет являться положительный эффект масштаба в результате:

- использования инфраструктурных объектов, затраты на которые имеют постоянный характер;
- более полного использования основных производственных фондов;
- создания логистических подразделений в малых рыночных сегментах;
- расширения межрегиональных хозяйственных связей.

Отдельные кластерные сегменты, такие как транспортно-логистические центры, терминальные комплексы, информационные сети, контейнерные перевозки, могут давать свои микроэффекты в рамках общего результата выполнения программы. От эффективно действующего кластера государство получит дополнительные доходы в бюджет, новые рабочие места, рост международного имиджа и внутренней экономической стабильности, развитие транспортных магистралей. Частному бизнесу транспортно-логистический кластер позволит увеличить объем работ и возможность извлечения дополнительных доходов, повысить производственно-экономический потенциал и уровень конкурентоспособности, международный авторитет и инвестиционную привлекательность.

Литература:

1. Богданова Е.А. Стратегия формирования агропромышленного кластера региона / Е.А. Богданова // Экономика региона. – 2007. – №18. – С. 28.
2. Портер М. Конкуренция / М. Портер. - М.: Вильямс, 2002.- 496 с.

3. Транспорт России: [Электронный ресурс].- Режим доступа: [http:// www.transportrussia.ru](http://www.transportrussia.ru).
4. Хасаев Г.Р. Кластеры: через партнерство к будущему [Электронный ресурс] / Г.Р. Хасаев, Ю.В. Михеев. - Режим доступа: [http:// www.poria.ru/files/236.doc](http://www.poria.ru/files/236.doc).
5. Цихан Т.В. Кластерная теория экономического развития / Т.В. Цихан // Теория и практика управления. – 2003. – №5. – С. 40.
6. Interlogistics.com: [сайт]. - Режим доступа: [http:// www.interlogistics.com](http://www.interlogistics.com).
7. LogLink.ru: [сайт]. - Режим доступа: <http://www.loglink.ru>.

References:

1. Bogdanova E.A. *The strategy of agro-industrial cluster formation of the region* / E.A. Bogdanova // *The regional economy*. - 2007. - № 18.- P. 28.
2. Porter M. *Competition* / M. Porter – M.: Williams, 2002. 496p.
3. *Transport of Russia:[electronic resource]*.- Mode of access: [http:// www.transportrussia.ru](http://www.transportrussia.ru).
4. Khasaev G.R. *Clusters: through partnership to the future[electronic resource]*.- Mode of access: [http:// www.poria.ru/files/236.doc](http://www.poria.ru/files/236.doc).
5. TsikhanT.V. *Cluster theory of economic development* / T.V. Tsikhan / / *Theory and practice of management*. - 2003. - № 5. - P. 40.
6. Interlogistics.com.: - Mode of access: [http:// www.interlogistics.com](http://www.interlogistics.com).
7. LogLink.ru.- Mode of access: <http://www.loglink.ru>.