

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА В РАМКАХ УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫМ РАЗВИТИЕМ

Лапина С. Н. (Белорусский государственный экономический университет, г. Минск)

Воздействие рыночной конкуренции на все сферы деятельности, а также необходимость приобретения конкурентных преимуществ привели к росту инновационной компоненты региональной экономики. Одной из сравнительно новых технологий управления региональным развитием является кластерный подход, ставший популярным с конца 80-х гг. XX века, когда стало очевидным, что конкурентные преимущества регионов увеличиваются при формировании компаниями индустриальных «инновационных областей», объединенных понятием «кластер» [1].

В научной литературе существуют различные подходы к определению кластеров, их типологии и методики формирования, однако единой и общепринятой классификации не существует. Вместе с тем, преимущественно с учетом отраслевой специфики выделяются следующие типы кластеров: дискретные, процессные, инновационные и «творческие», туристические, транспортно-логистические. Кластеры смешанных типов могут сочетать признаки нескольких типов [2].

Результаты многофакторного анализа позволяют сделать вывод, что дискретные, процессные и инновационные кластеры принципиально отличаются от транспортно-логистических, что необходимо учитывать при формировании региональных транспортно-логистических кластеров. Организация транспортно-логистических кластеров структурно более проста. В их состав входят транспортные организации, обеспечивающие перевозочный процесс, а также транспортно-экспедиторские компании, занимающиеся транспортным обслуживанием.

Задачей транспортно-логистических кластеров является рациональная организация транспортного процесса, под которым можно понимать систему доведения сквозного материального потока от склада продавца до склада покупателя, основанного на требованиях заказчика (владельца груза). В центре кластера находится интегратор (организатор) транспортного процесса, с которым субъекты транспортного рынка взаимодействуют напрямую, так как именно он обеспечивает формирование той транспортно-логистической цепи, которая требуется заказчику.

Формирование транспортно-логистического кластера и, в частности, транспортно-логистического центра базируется на инициативной активности трех

структур: органов государственного управления (на уровне региона); коммерческих предприятий (транспортных, посреднических, транспортно-экспедиторских, логистических); вузов, НИИ.

Роль органов государственного управления в организации товаропотоков в регионе может выражаться в следующих направлениях: обеспечение функций координатора товаропотоков; содействие рекомендательного характера при оказании государственной поддержки логистическим структурам; расширение взаимодействия в области международных транспортно-экономических связей.

Роль коммерческих предприятий в логистической оптимизации товародвижения в регионе заключается в обязательном участии при обсуждении в государственных органах проекта создания регионального транспортно-логистического кластера и его функционирования; инвестировании в строительство складских терминалов и других объектов логистической инфраструктуры; эксплуатации объектов транспортно-логистического кластера в виде складских терминалов и транспортной инфраструктуры с высокой народнохозяйственной эффективностью.

Роль вузов и НИИ заключается в реализации следующих задач: научно обоснованной разработке и сопровождении концептуальных и технологических положений по созданию и функционированию транспортно-логистического кластера (структура, задачи, основные объекты транспортно-логистической инфраструктуры и т. д.); кадровом сопровождении логистики путем подготовки высококвалифицированных специалистов, отвечающих современным требованиям международного уровня.

Основными результатами формирования транспортно-логистического кластера являются: *улучшение* транспортного сервиса; *возможность* у органов государственного управления выявить узкие места в транспортной деятельности (позволит своевременно планировать финансирование отдельных направлений, связанных с транспортным обслуживанием региона); *сокращение* доли транспортной составляющей в стоимости конечного продукта за счет оптимизации выбора видов транспорта, перевозчиков и подвижного состава [3]; *повышение* конкурентоспособности транспортного комплекса региона в целом.

Литература

1. Бушуева, М. А. Кластеризация как способ инновационного развития региона и повышения его конкурентоспособности / М. А. Бушуева // Наука и экономика. – 2010. – № 1. – С. 40–41.
2. Исланкина, Е. А. Специфика регионального кластера в контексте кластерного подхода [Электронный ресурс] / Е. А. Исланкина. – Режим доступа: <https://www.hse.ru/en/sci/publications/138429566.html>. – Дата доступа: 26.02.2016.

3. *Федотенков, Д. Г.* Региональная особенность формирования транспортно-логистического кластера [Электронный ресурс] / Д.Г. Федотенков // Вестник Брянского государственного университета. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/regionalnaya-osobennost-formirovaniya-transportno-logisticheskogo-klastera>. – Дата доступа: 26.02.2016.