Вячеслав ЗЮЗИН, Дмитрий КОРШУНОВ

Управление транспортным комплексом региона на основе кластерного подхода

Современные геополитические и экономические условия требуют от федеральных и региональных органов управления не только концентрации усилий на опережающем развитии транспортного комплекса, но и жесткой координации работы отдельных его отраслей. Структурная перестройка мирового хозяйства влечет за собой изменение мировых и национальных грузовых и пассажирских потоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания.

Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны. Но сегодняшние его объемные и качественные характеристики, особенно инфраструктуры, не позволяют в полной мере решать задачи экономики.

Для улучшения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортных отраслей нужна активная позиция государства.

Регион с хорошо развитым транспортным комплексом привлекает инвесторов, а это предопределяет увеличение денежной массы, ускоренное развитие экономики, рост числа рабочих мест.

Особенный интерес в современных условиях вызывают интегрированные корпоративные структуры, к которым относятся и кластеры – группа корпоративных объединений, характеризующихся собственными закономерностями развития. Я. Паппэ описывает эти закономерности следующим образом: интегрированные корпоративные структуры – это объединение нескольких экономических агентов (юридических лиц, а также организаций, не являющихся юридическими лицами). Хотя бы часть экономических агентов является коммерческими организациями, действующими с целью получения прибыли. Между агентами складываются устойчивые взаимосвязи, более жесткие, чем рыночные; это означает, что в некоторых значимых аспектах все объединение выступает как единое целое. Существует стратегический центр принятия решений, который может быть как юридическим лицом, так и группой физических лиц – собственников и высших менеджеров. Этот центр именуется центральным элементом [1].

В целях совершенствования управления транспортным комплексом региона, его консолидации и координации деятельности всех транспортных отраслей на освоении грузовых и пассажирских перевозок рекомендуется сформировать в Нижегородской области транспортный кластер.

Основными предпосылками его создания являются следующие:

- географическое расположение области на стыке транспортных грузовых и пассажирских маршрутов;
- прохождение через территорию области множества транзитных грузовых и пассажирских транспортных маршрутов, которые необходимо обслуживать;
- наличие в области мощного транспортного узла в Нижнем Новгороде, который расположен на стыке двух рек в центре промышленно развитого района;
- необходимость развивать транспортную инфраструктуру региона, что обеспечит поступление в его экономику дополнительных инвестиций.

Транспортный кластер будет способствовать повышению жизненного уровня населения и созданию дополнительных рабочих мест. Кроме того, снизятся транспортные издержки в стоимости производимой в регионе промышленной продукции и, соответственно, повысится ее конкурентоспособность как на внутрироссийском, так и на международном уровнях.

Для кластера характерны: хорошая сбалансированность развития основных и смежных производств и специализированного сервиса; высокая внутренняя конкуренция; научно-исследовательский и инновационный потенциал мирового уровня; интенсивное внутрикластерное взаимодействие в рамках совместных проектов и работы межотраслевых организаций.

Можно ожидать, что в ближайшем будущем основную роль в устойчивой конкурентоспособности для кластера станет играть фактор качества корпоративной стратегии. В частности, ключевыми аспектами его стратегического развития будут глобализация операций, ориентация на потребителей конкретных региональных рынков при сохранении лидерства в новых технологиях и экологичность используемых технологий.

Основными направлениями корпоративной стратегии для транспортного кластера, по всей видимости, окажутся повышение гибкости производства транспортных услуг, рост за счет инвестиций, слияний и поглощений, корпоративные альянсы. Важнейшим элементом будущей конкурентоспособности станут также непрерывные инновации и растущий внутренний и внешний спрос.

Кластер представляет новый и дополнительный способ понимания экономики, организации экономического развития и проведения государственной политики в регионе.

Предлагаются три возможных варианта создания транспортного кластера в Нижегородской области.

1. Транспортный кластер комплексного типа с гибкой технологией функционирования, т. е. возможностью изменения

Вячеслав ЗЮЗИН – доктор технических наук, профессор кафедры экономики Нижегородского института управления РАНХиГС

Дмитрий КОРШУНОВ – кандидат экономических наук, доцент кафедры логистики и маркетинга Волжской государственной академии водного транспорта

его состава и структуры в перспективе, базирующийся на имеющихся в области транспортных мощностях и ресурсах.

2. Транспортно-логистический кластер, основу которого составит транспортно-логистическая система (ТЛС) Нижегородской области. Его создание потребует достаточно большого объема инвестиций для нового строительства в рамках ТЛС (межрегиональный мультимодальный логистический терминал федерального уровня, инфраструктура, ТЭК, информационно-логистический центр, координационно-управляющий центр и т. д.).

3. Кластерная группа по направлению деятельности народного хозяйства Нижегородской области «Транспорт».

Эти варианты предполагают участие всех видов транспорта, существующих на территории Нижегородской области, а также предприятий смежных отраслей народного хозяйства (автопром, судостроение, сельхозпром, торговля, предприятия промышленности, готовая продукция и необходимые ресурсы которых будут обрабатываться транспортными средствами кластера). Кроме того, в составе транспортного кластера должны принять участие средние и высшие специальные учебные заведения, обеспечивающие подготовку квалифицированных кадров (например, Волжская государственная академия водного транспорта – ВГАВТ, Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева, автотранспортный техникум – колледж и т. д.), заинтересованные финансовые структуры – банки, кредитные организации и инвестиционные фонды.

Основная проблема масштабного проекта по созданию транспортного кластера Нижегородской области состоит в поиске и получении инвестиционных ресурсов и в эшелонировании его реализации во времени.

Возникновение кластера понимается М. Портером как самореализующийся проект с «мягким» участием государства [2].

Поскольку транспортно-логистический центр Нижегородской области, как пусковой комплекс транспортного кластера, есть региональный фрагмент транспортной сети России с меняющимися в зависимости от экономической и политической конъюнктуры границами, постольку конкурирующие стратегии его создания имеют разную ожидаемую эффективность в разных сценариях развития названной сети.

Принципиальной отличительной характеристикой сценариев является число компонентов «векторов товародвижения». В первом сценарии набор компонентов полный, следовательно, показатели товарооборота (в том числе международного транзита) через Нижегородский транспортный узел высокие, а конфигурация транспортного кластера (ТК) максимальная. Второй сценарий усечен по сравнению с предыдущим на компонент, каковым является «вектор товародвижения» по международным транспортным коридорам. Естественно, показатели товарооборота ниже, однако его состав и структура усложняются за счет логистической составляющей. Третий сценарий является инерционным, что говорит о сравнительно невысоком уровне товарооборота через Нижегородский транспортный узел и минимальной конфигурации соответствующего транспортного кластера.

Во всех сценариях по умолчанию предполагается равномерно ускоренный устойчивый рост экономики области и России.

Транспортный кластер Нижегородской области понимается как региональный фрагмент транспортной сети России с меняющимися, в зависимости от экономической и политической конъюнктуры, границами и доминирующим транспортным узлом – транспортно-логистическим центром ТЛЦ), дислоцированным в Нижнем Новгороде и координирующим товаро- и пассажиродвижение в интересах клиентов и перевозчиков.

Транспортно-логистический центр – базовая структура транспортного кластера, дислоцированная в г. Нижнем Новгороде и наращивающая свои состав и объемы деятельности в зависимости от этапов жизненного цикла ТК. Функционально ТЛЦ представляет собой комплекс информационных технологий, мощности которого позволяют контролировать и регулировать [4]:

– основные стыки товародвижения в транспортном кластере;

– работу складов;

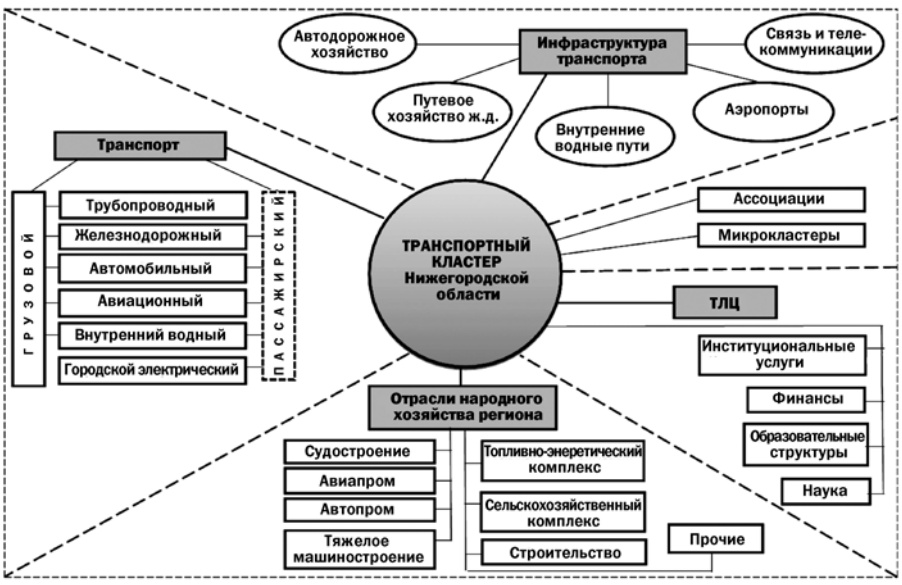
– функционирование концевых терминалов;

– деятельность трансакционных компаний (таможня, страховщики, бизнес-центр и т. п.), обслуживающих функционирование транспортного кластера.

Кроме того, транспортно-логистический центр должен обеспечивать двухсторонние взаимосвязи между основными элементами кластера (например, отраслями транспорта и их предприятиями) и предприятиями – потребителями транспортных услуг, администрацией региона, а также транспортной инфраструктурой. Таким образом, ТЛЦ окажется одним из основных звеньев в механизме управления транспортным кластером, а его состав и структура будут зависеть от выбранного варианта.

Примерный состав и структура транспортного кластера Нижегородской области приведены на **рисунке**. Для эф-

Рисунок. Рекомендуемый состав транспортного кластера Нижегородской области



фективного функционирования кластера необходимо взаимодействие организаций различных сфер деятельности. Предприятия отраслей народного хозяйства выступают как:

- поставщики транспортных средств (судостроение, авиапром, тяжелое машиностроение – железнодорожные вагоны и вагоны метро);
- потребители транспортных услуг, поскольку для их работы необходима доставка сырья и оборудования.

Чтобы осуществлять доставку грузов на логистических принципах и обеспечить эффективную работу составляющих элементов, в состав транспортного кластера должны быть включены различные виды транспорта (воздушный, железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, трубопроводный) и их современная инфраструктура, объединенная в единую систему.

Значительную роль в конкурентоспособности кластера играют внедрение передовых научных разработок и инноваций, а также подготовка квалифицированных кадров для него, поэтому в состав кластера рекомендуется включить вузы (например, ВГАВТ, НГТУ им. Р.Е. Алексеева) и другие научные организации региона.

В составе кластера предусматривается участие различных ассоциаций, обеспечивающих консолидацию и координацию деятельности предприятий – участников с целью более эффективного и качественного управления ими (например, Поволжская логистическая ассоциация – «Логопром», ассоциация пользователей электронной передачи информации – ПЭПИ, ассоциация портов и т. д.). Одним из перспективных направлений развития народного хозяйства региона является создание и использование отраслевых микрокластеров, обеспечивающих инновационное оперативное управление важнейшими отраслями экономики, например, молочно – мясной микрокластер в сельском хозяйстве, микрокластер по производству пассажирских автобусов в автопроме и др.

В России появились специфические обстоятельства, активизирующие интеграционные процессы в промышленности и других отраслях бизнеса. Потеря управляемости, обвальное падение спроса и объемов производства, недостаток инвестиций и оборотных средств, сокращение государственных заказов и крайняя неопределенность перспективы обусловили необходимость поиска новых форм кооперации, проведения интеграции. К объединению в крупные структуры предприятия, в том числе транспортные, побуждают и такие специфические российские факторы, как необходимость восстановления разрушенных производственно-технологических связей и структурной перестройки производства.

Для повышения эффективности управления работой транспортного комплекса региона за счет создания транспортного кластера необходимы [3, 4]:

1. Централизация, концентрация и кооперация работы транспортных предприятий в рамках кластера.

2. Интеграция деятельности транспортных предприятий.

3. Диверсификация основной деятельности компаний.

4. Снижение рисков за счет усиления корпоративного контроля.

6. Снижение конкуренции внутри корпоративной структуры.

7. Получение синергического эффекта.

8. Повышение качества транспортного обслуживания за счет использования современного оборудования и технологий. Под качеством понимается совокупность свойств и характеристик услуги, которые придают ей способность удовлетворить потребности клиентов.

9. Эволюция акционерной собственности. Акционерный капитал (собственность) представлен в корпорациях в виде материально-вещественных активов, ценных бумаг и денежных средств. Особую роль в наращивании активов корпорации играют ценные бумаги. Корпорации через фондовые биржи получают выход сначала на национальный, а затем и на международный рынок капитала. Так развиваются и укрепляются связи корпорации с системой субъектов краткосрочного и долгосрочного кредитования.

10. Совершенствование систем корпоративного управления на основе использования обоснованных оптимальных решений и новых информационных технологий.

Несмотря на повышенное внимание, уделяемое исследователями проблемам функционирования интегрированных корпоративных структур, единой классификации подобных объединений еще не сложилось. Наиболее часто упоминающимися комплексными формами интегрированных корпоративных структур являются картели, синдикаты, тресты, консорциумы, концерны, союзы, хозяйственные ассоциации, корнеры, пулы, франчайзы, холдинги, виртуальные компании, стратегические альянсы, финансово-промышленные группы, комплексы, транснациональные компании и транснациональные банки, промышленные узлы, контрактные группы, компании с дивизиональной структурой, предпринимательские сети, конгломераты.

Создание транспортного кластера в Нижегородской области предполагает использование в его составе некоторых из перечисленных выше интегрированных корпоративных структур, что обуславливает его комплексный и гибкий вид.

Одной из важнейших функций транспортного кластера будет консолидация управления работой отраслей транспортного комплекса региона с целью повышения эффективности их работы и снижения транспортной составляющей в стоимости выпускаемой продукции промышленностью области. Транспортный кластер должен обеспечить координацию деятельности институциональных структур муниципального и регионального уровня по развитию транспортных отраслей и транспортной инфраструктуры.

Литература

1. *Паппэ Я.Ш.* “ Олигархи”: Экономическая хроника 1992-2000. М.: Изд-во ГУ ВШЭ, 2000. С. 25.
2. *Портер М.Э.* Конкуренция. Пер. с англ. 2-е изд., испр. М.: Вильямс, 2010. 597 с.
3. *Кибалов Е.Б.* Транспортно-логистический кластер Новосибирской области: модель формирования и оценки эффективности / Е.Б. Кибалов, К.Л. Комаров, К.А. Пахомов // Регион: экономика и социология. Новосибирск – 2007. № 3. С. 42-54.
4. *Орлов С.В., Корнеевец В.С.* Транспортный кластер как вариант развития транспортного комплекса // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2012. Вып. 1. С. 144-149.