

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ КЛАСТЕРНОГО ПОДХОДА

INTERNATIONAL EXPERIENCE OF APPLYING THE CLUSTER APPROACH

K. Filosofova

Annotation

The modern economic system should evolve in the context of innovation and the latest advances in economic science. One of the modern approach is to cluster approach. The article highlights the international experience of the cluster approach in the economy.

Keywords: cluster management, international experience.

Философова Кристина Ваграмовна
Стажер – соискатель,
Институт экономики РАН

Аннотация

Современная экономическая система должна развиваться в контексте инновационных подходов и новейших достижений экономической науки. Одним из современных подходов является кластерный подход. В статье освещается международный опыт применения кластерного подхода в экономике.

Ключевые слова:

Кластер, управление, международный опыт.

Кластерный подход это прежде всего новая управленческая технология, позволяющая повысить конкурентоспособность как отдельного региона или отрасли, так и государства в целом.

В июле 2006 г. ЕС был одобрен и принят "Манифест кластеризации в странах ЕС", а в декабре 2007 г. одобрен и представлен к утверждению "Европейский кластерный Меморандум", который был окончательно утвержден 21 января 2008 г. в Стокгольме на Европейской президентской конференции по инновациям и кластерам. Поддержку процессам кластеризации странам Европы с переходной экономикой продемонстрировал саммит ЕС "Восточное партнерство", состоявшийся в Праге 7–10 мая 2009 г. Основная цель принимаемых документов – увеличить "критическую массу" кластеров, которая способна оказать влияние на повышение конкурентоспособности как отдельных стран, так и ЕС в целом.

По мере развития кластерного подхода суть кластерных объединений изменялась и обогащалась. Так, в обзоре Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) 2008 г. "Повышение инновационного уровня фирм: выбор политики и практических инструментов", в качестве основных характеристик кластеров выделены [1]:

- ◆ географическая концентрация (близко расположенных фирм привлекает возможность экономить на быстром производственном взаимодействии, обмене социальным капиталом и процессах обучения);
- ◆ специализация (кластеры концентрируются вокруг определенной сферы деятельности, к которой все участники или авторы имеют отношение);
- ◆ множественность экономических агентов (деятельность кластеров охватывает не только фирмы, входящие в них, но и общественные организации, академии,

финансовых посредников, институты, способствующие кооперации и т. д.);

- ◆ конкуренция и сотрудничество (как основные виды взаимодействия между фирмами – членами кластера);
- ◆ достижение необходимой "критической массы" в размере кластера (для получения эффектов внутренней динамики и развития);
- ◆ жизнеспособность кластеров (рассчитаны на долгосрочную перспективу);
- ◆ вовлеченность в инновационный процесс (фирмы и предприятия, входящие в состав кластера, обычно включены в процессы технологических продуктовых, рыночных или организационных инноваций) [2].

В настоящее время перевозка грузов осуществляется специализированными компаниями либо самим производителем. Безусловно, первый вариант является наиболее прогрессивным и перспективным, так как в этом случае все непосредственные участники транспортного процесса тесно взаимодействуют друг с другом, их действия согласованы, экономически эффективны. При такой форме транспортных перевозок управление материальным потоком едино, что позволяет точно проектировать доставку товаров, выполнять ее в короткий срок и с минимальными издержками.

Вместе с тем в рейтинге Всемирного банка по показателю эффективности логистики (Logistics Performance Index LPI) в 2011 г. Российская Федерация заняла лишь 94-е место среди 155 стран. Для определения показателя эффективности логистики оценивались 6 параметров [3]:

1. деятельность таможенной службы (Customs) наша страна заняла 115-е место,

2. инфраструктура (Infrastructure) 83 е,
 3. международные перевозки (International shipments) 96 е,
 4. компетентность логистики (Logistics competence) 88 е,
 5. фиксирование и отслеживание пути (Tracking & tracing) 97 е,
 6. своевременность доставки (Timeliness) – 88 е,
- рис. 1.2.

К странам-лидерам, вошедшим в первую десятку, относятся: Сингапур, Нидерланды, Германия, Швеция, Австрия, Япония, Швейцария, Гонконг (Китай), Великобритания и Канада. Латвия на 37 м заняли, Казахстан на 62 ом мете. По мнению экспертов, российской логистике не хватает четкой законодательной базы, доверия и понимания со стороны клиентов, технического обеспечения в плане коммуникационных, информационных систем. Однако отмечаются положительные тенденции в этой сфере. В частности, транспортировка и логистика активно развиваются, а взаимоотношения клиентов и перевозчиков все чаще становятся долгосрочными. В последние годы значительно выросло число проектов по аудиту логистических систем, появляются и новые интересные концепции. Предполагается, что к 2015 году логистический рынок достигнет показателя в 151 миллиард долларов [4].

В качестве одного из путей решения существующих логистических проблем в Российской Федерации мы предлагаем использовать кластерный подход. Формирование транспортно-логистических кластеров может стать эффективным инструментом повышения конкурентоспособности национальной экономики за счет минимизации расходов в сфере логистики.

Кластеры в сфере логистики есть во многих странах мира. Так, в Центральной и Восточной Европе действует около 25 основных и 60 второстепенных транспортно-логистических кластеров. Например, созданный в 2003 г. транспортно-логистический кластер в Словении насчитывает в своем составе 13 компаний и 3 учреждения, которые занимаются экспедированием и доставкой грузов, предоставляют портовые услуги, разрабатывают образовательные программы и решают вопросы, связанные с загрязнением воздуха. Конечная цель кластера состоит в обеспечении благоприятных условий, которые по-

зволят участникам предоставлять комплексные транспортно-логистические услуги для достижения успеха на европейском рынке. Морской кластер в Великобритании был создан в 2003 г., чтобы представлять и отстаивать интересы морской отрасли в Мерсисайде (графстве северо-западной Англии). Цель кластера – увеличить инвестиции в отрасль и повысить ее эффективность на местном, региональном, национальном и международном уровнях. Он функционирует в интересах 500 связанных с морской деятельностью компаний региона, среди которых судовладельцы, судостроительные компании, экспедиторы, портовые и складские операторы, транспортные и страховые компании и др. Годовой оборот кластера достигает 1,3 млрд. фунтов стерлингов.

В бывших республиках СССР также осуществляются организационные мероприятия для формирования транспортно логистических кластеров. Например в Украине, в Херсонской области перспективным было признано создание первого в Украине транспортно-логистического кластера, который должен объединить 106 предприятий и организаций, среди которых 3 морских торговых порта, 7 речных портов, 5 судоходных компаний, судоремонтные верфи, предприятия железнодорожного и автомобильного транспорта, аэропорт, авиапредприятия. В Закарпатской области создается трансграничный логистический кластер. 21 сентября 2009 г. в г. Загонь (Венгрия) было подписано соглашение о сотрудничестве и информационном партнерстве между Карпатским региональным центром инновационного развития и региональным логистическим кластером "Загонь". Предмет соглашения – активизация трансграничных экономических транспортно-логистических, инфраструктурных и образовательных связей на основе инновационного развития регионов. Проект комплексного развития региона Загонь предполагает формирование около границы с Украиной логистического центра, способного играть роль моста транспортных перевозок между Азией, Россией, Украиной и Западной Европой в объеме как минимум 16 млн. т грузов в год.

Основные задачи кластера, который сегодня находится на стадии формирования, состоят в совершенствовании транспортной системы области, налаживании взаимодействия предприятий транспортной отрасли, реструктуризации транспортных структур.

ЛИТЕРАТУРА

1. Национальная инновационная система США: история формирования, политическая практика, стратегия развития: информационно-аналитические материалы. <http://www.eureca.unn.ru/pages/razrabotki/1/01.pdf>.
2. Synopsis of Policy Options for Creating a Supportive Environment for Innovative Development. ECE/CECI/2008/3, Geneva, 9 September 2008.
3. Logistics Performance Index LPI <http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/mode1b.asp>.
4. ULS. http://www.uls-global.ru/info/uslugi/transportnie_perevozki_i_logistika.php.