

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КЛАСТЕРЫ – ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*Р.В. Федренко, к. э. н., доцент, Е.Н. Чекунина, Самарский государственный
экономический университет, Российская Федерация*

Кластерный подход позволяет преодолеть недостатки отраслевого подхода, обеспечивает конкурентоспособность региона в контексте глобализации экономики, реализуя конкурентные преимущества этого региона. Кластер как устойчивое партнерство взаимосвязанных организаций может иметь потенциал, который превышает сумму потенциалов отдельных составляющих (партнеров). Можно говорить об определенном синергетическом эффекте, так как компании выигрывают, имея возможность обмениваться положительным опытом и снижать затраты, совместно используя одни и те же услуги и поставщиков [1, с. 101].

Цель любой кооперации и интеграции экономических субъектов – снижение стоимости получаемого продукта, что является важным в условиях современной конкуренции как между регионами, так и между государствами. Немалую долю стоимости продукции формируют процессы, связанные с перемещением материального потока между звеньями логистической цепи, т.е. с транспортировкой и сопутствующими операциями. А для России отрасль транспорта является одной из базовых ввиду сложившихся условий: во-первых, Россия – протяженная по площади страна, и, исходя из политических целей и обеспечения национальной целостности и безопасности государства, нам необходима эффективная развитая транспортная инфраструктура, связывающая активный европейский центр и слаборазвитые районы Сибири и Дальнего Востока; во-вторых, выгодное географическое положение России позволяет ей стать равноправным партнером во внешнеэкономических отношениях, участвуя в организации международных транспортных коридоров (Евразийские коридоры, Северный морской путь, панъевропейские коридоры и т.д.), что усилит авторитет страны и пополнит бюджет.

Если рассматривать структуру роста экономики России в 2011 году, то существенный вклад внесла отрасль транспорта и связи, рост которой составил 7%. В 2011 году доля ВВП этой отрасли в денежном выражении составила 4117млрд рублей, это 7,6% от ВВП страны.

Однако транспортная система России не может обеспечить эффективную интеграцию в европейскую и мировую транспортные системы ввиду своей слабостью развитости как в техническом плане, так и в организационном.

Создание транспортно-логистических кластеров, как и любых других, предусматривает наличие инициативы от муниципальных и государственных органов власти, которая может поспособствовать развитию не отдельных пред-

приятый, а эффективных взаимоотношений между ними. Такое вмешательство координационного характера проявляется в мерах нормативно-правового обеспечения, в инвестиционных, финансово-бюджетных механизмах, в информационной поддержке [1, с. 112].

В Правительстве России кластерная политика рассматривается, как одна из 11 «ключевых инвестиционных инициатив». Развитие транспортно-логистических кластеров нашло отражение в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2020 года, в Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года, а также заложено как основа в стратегиях развития транспортной инфраструктуры регионов. Динамичность и гибкость кластеров, способность адаптироваться к изменениям внешней среды и рыночной конъюнктуры является их основным преимуществом перед другими формами организации экономических систем.

Однако особенности исторического развития, менталитет людей и другие факторы затрудняют процесс кластеризации России в сфере логистики. К основным таким факторам относятся: низкий уровень культуры взаимоотношений, доверия; отсутствие общего экономического интереса между предприятиями, особенно между взаимосвязанными в рамках технологической производственной цепочки; недостаточный уровень поддержки региональными органами власти предприятий, входящих в кластерную структуру; нестабильные связи между научно-исследовательскими институтами, вузами и производственными предприятиями; низкий уровень развития бизнес-климата и инфраструктурной базы [2, с. 94].

Но, несмотря на трудности, органы власти РФ, в первую очередь, Министерство экономического развития, осознают необходимость развития транспортно-логистических кластеров и увеличивают потоки инвестиций в эту сферу, что является вполне обоснованным. Ведь формирование региональных транспортно-логистических кластеров станет толчком к развитию региональных экономик, способным активизировать деятельность экономических субъектов, привлечь дополнительные грузопотоки и необходимые инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны. Все это, в конечном итоге, приведет к увеличению ВВП и ВРП, интеграции транспортной системы РФ в евроазиатскую и мировую в качестве равноправного партнера.

Литература

1. Евтодиева, Т.Е. Характерные особенности организационных форм логистики / Т.Е. Евтодиева. – Самарский гос. экон. университет, 2011.
2. Капустина, Л.М. Кластерообразование в региональной экономике: монография / Л.М. Капустина, И.Г. Меньшенина. – Урал. гос. экон. университет, 2008.

ФАКТОРЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ

П.Г. Швалов, аспирант, Красноярский государственный аграрный университет, Российская Федерация

Агломерации являются ключевыми формами современного расселения в большинстве стран мира, опережая в плане выполнения функций урбанистического развития прежние формы городских образований. В формировании их принимают участие два урбанистических процесса. Первый стимулируется городом-центром, заинтересованным в развитии спутников как средстве решения своих проблем (вынос части производств, создание объектов транспортной и коммунально-хозяйственной инфраструктуры, развитие рекреационных баз и т.д.). Второй осуществляется усилиями внешних субъектов – министерствами, фирмами, промышленно-финансовыми группами, стремящимися использовать для размещения подведомственных им объектов благоприятные условия окружающей город-центр территории. Функционирование городских агломераций предполагает выполнение 4-х основных функций: экономической, экологической, социальной и инфраструктурной.

В числе прочих реализация инфраструктурной функции является обязательным условием формирования городской агломерации, поскольку инфраструктура является неотъемлемой частью производительных сил общества, обеспечивающей функционирование связанного с ней комплекса объектов и подсистем [1]. Возникновение инфраструктуры является результатом развития производительных сил общества, а ее содержание определяется внутренним экономическим единством входящих в нее отраслей и определенным функциональным назначением [2].

Традиционно, инфраструктуру было принято подразделять на две группы: экономическую (производственную) и социальную. Под экономической инфраструктурой понимается совокупность отраслей и видов деятельности, обслуживающих производство и хозяйство в целом, создающих для них как бы общий фундамент, опору. В рамках рассмотрения городских систем, к ней могут быть отнесены сооружения транспорта и связи, складское хозяйство, коммунальное хозяйство и т.п. Круг отраслей, относимых к экономической инфраструктуре, определяется по-разному в разных странах. Их общее назначение – упрощать и делать более эффективными потоки товаров и услуг между продавцами и покупателями [3].

Под социальной инфраструктурой понимают совокупность отраслей, подотраслей экономики и видов деятельности, функциональное назначение которых выражается в производстве и реализации услуг и духовных благ для населения [4]. Иными словами, это такая совокупность отраслей и подсистем, обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения. Она объективно выступает не только фактором развития города, но и формой самого существования общества, его гармоничного развития. Хотя отрасли социальной инфраструктуры не