

УДК 334.7

Н.И. Зайцева¹, Е.А. Бредихина²¹ст. преподаватель каф. экономики и управления

Брестского государственного университета имени А.С. Пушкина,

²студент 5 курса специальности «Государственное управление и экономика» Брестского государственного университета имени А.С. Пушкина**КЛАСТЕРНАЯ СТРУКТУРА КАК ФАКТОР УВЕЛИЧЕНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ И ОБЛАСТИ**

Прибыльность транспортных компаний обуславливается предпочтениями инвестора, который руководствуется общей инвестиционной привлекательностью региона и конкурентоспособностью компании. Кластерный подход помогает повысить конкурентоспособность отраслей и регионов. Ключевым фактором успеха при разработке и реализации стратегий развития кластеров является активная позиция лидеров бизнеса и позитивное партнерство между интересами различных предпринимательских групп в регионе. Эффективность кластеров достигается за счет синергетического эффекта, заключающегося в том, что результат деятельности объединения фирм превосходит сумму результатов их самостоятельного функционирования и, как следствие, роста инвестиций в инновационное развитие производств и формирования новых компаний, усиления экспортного потенциала, повышения занятости населения и качества продукции.

Введение

Инновационная экономика как основа постиндустриального мирового развития инициирует качественные изменения в системе организации и управления бизнесом, который должен адаптироваться к постоянно меняющимся условиям и обострившейся конкурентной борьбе внутри страны и на международном уровне. Поэтому субъекты хозяйствования ищут новые формы взаимодействия и активно включаются в современные интегрированные структуры. Так, на национальном уровне формируются интегрированные кластерные структуры, которые способствуют повышению конкурентоспособности как отдельных отраслей национальной экономики, так и страны в целом.

В экономическую литературу понятие «кластер» было введено в 1990 г. американским ученым М. Портером, согласно которому кластер – это сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, институтов, агентств по стандартизации, а также торговых объединений) в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем ведущих совместную работу [1].

Становление и развитие кластерных структур в разных областях национальной экономики

В Республике Беларусь сформированы благоприятные предпосылки для функционирования кластерных структур в разных отраслях национальной экономики [2; 3]. Преимущества от создания кластеров заключаются в:

- 1) увеличении налогооблагаемой базы и доходов бюджета;
- 2) создании новых рабочих мест и сокращении выплат по безработице;
- 3) повышении конкурентоспособности определенной отрасли;
- 4) усилении инвестиционной привлекательности как отрасли, так и региона;
- 5) развитии инфраструктуры региона;
- 6) повышении предпринимательской активности;
- 7) увеличении выпуска высокотехнологичной продукции.

Динамичное развитие кластеров в мировой практике и предпосылки их создания в Республике Беларусь определили необходимость исследования результативности функционирования кластерных интегрированных структур и разработки соответствующей методики оценки, адаптированной для белорусских предприятий. Актуальность данной задачи обусловлена и тем обстоятельством, что отсутствует единый подход, в соответствии с которым можно было бы оценить результативность функционирования кластерных структур. Также отсутствует целостная методика, учитывающая влияние на результативность кластерных структур совокупности факторов внешней и внутренней среды. Соответствующая методика имеется лишь применительно к слияниям и поглощениям в виде классических положений по оценке стоимости компаний.

Некоторые исследователи оценивают функционирование кластера с позиции его конкурентоспособности [4]. Но и в данном случае существуют неоднозначные мнения по поводу критерия оценки. В частности, эксперты ОЭСР (Организация экономического сотрудничества и развития) предлагают в качестве критерия величину добавленной стоимости; другие экономисты считают критерием «развития кластера» показатель «уровень экспорта» [2]. В качестве показателей оценки эффективности предлагается также показатель производительности труда в кластере, исчисленный по добавленной стоимости [2].

Результативность кластерной структуры представляет собой многоаспектное явление, которое проявляется как на уровне государства (создание новых рабочих мест, сокращение выплат по безработице, увеличение налогов, поступление валютной выручки за счет увеличения экспорта, привлечение иностранных инвестиций) и региона (снижение социальной напряженности, решение вопросов экологической безопасности или улучшение инфраструктуры), так в конкретной отрасли (увеличение доли выпускаемой отраслевой продукции).

Результативность отдельного субъекта хозяйствования, входящего в кластер, оценивается по основным сферам деятельности конкретного предприятия: например, маркетинг – объем продаж, рентабельность продаж, эффективность рекламы и средств сбыта, конкурентоспособность предприятия и ее продукции; производство – фондоотдача, материалоотдача, коэффициент использования производственных мощностей.

Целеопределенность кластера как системы указывает на то, что интегрированная структура выступает как «средство согласования и объединения усилий в решении задач, представляющих общий интерес партнеров» [5; 6]. Несовпадение экономических интересов ведет к противоречиям и конфликтам и, следовательно, невыполнимости намеченной цели. На возникновение противоречий, связанных с согласованием и степенью удовлетворения экономических интересов субъектов хозяйствования, непосредственное влияние оказывают факторы внешней и внутренней экономической среды, которые также необходимо учитывать при оценке результативности функционирования кластера.

Отдельно остановимся на экономических интересах участников интегрированной структуры, так как именно экономический интерес, являясь проявлением экономических отношений, побуждает субъекты хозяйствования действовать в направлении поставленной цели. Экономический интерес представляет собой группу факторов, для реализации которой формируется интегрируемая структура. Данная группа представляет собой набор экономических интересов, преследуемых инициаторами интеграции при объединении предприятий в интегрированный комплекс. Экономические интересы могут носить как количественный, так и качественный характер. Набор экономических интересов индивидуален для каждого конкретного объединения в каждый конкретный момент времени. Для оценки результативности функционирования кластера целесообразно экономические интересы сгруппировать по основным сферам деятельности: тех-

нологические, инвестиционные, финансовые, операционные, управленческие, социальные, экологические. Для органов государственной, отраслевой и региональной власти экономические интересы группируются исходя из приоритетов развития национальной экономики: социальные, экологические, финансовые, институциональные, внешнеторговые. Подобная группировка экономических интересов участников интегрированной структуры позволит оценить текущее состояние кластерной структуры и определить приоритетные направления дальнейшего развития.

Адаптивность и гибкость кластера указывает на возможность интегрированной структуры приспособляться к условиям внутренней (социальные, производственно-технические, информационные, экономические, финансово-инвестиционные и другие факторы) и внешней среды (институциональные, социально-экономические, правовые, технологические и другие факторы). Факторы внешней и внутренней среды оцениваются при помощи количественных и качественных показателей. Следует отметить важность данных показателей при оценке результативности функционирования кластера, так как эффективность его деятельности в решающей степени зависит от воздействия системы факторов внешней и внутренней среды и определяется подготовленностью субъектов хозяйствования к их восприятию.

Исследование основных свойств кластера с позиции системного подхода позволяет предложить методику оценки результативности функционирования кластерной структуры, логическая последовательность которой предусматривает следующие этапы:

1. Анализ существующей системы взаимоотношений участников кластера и выявление уровней интегрированной структуры.

2. Определение и группирование экономических интересов: а) участников интегрированной структуры по сферам деятельности; б) структур, взаимодействующих с кластером.

3. Разработка системы общих и частных критериев эффективности интегрированной структуры, основанных на соответствии экономическим интересам участников интегрированной структуры и учитывающих показатели технологической, инвестиционной, финансовой, операционной, управленческой, социальной и экологической эффективности.

4. Определение показателей функциональной и институциональной эффективности кластерной интегрированной структуры.

5. Выявление факторов внешней среды и определение системы их показателей. На данном этапе рассматривается эффективность как внутри кластерной структуры, так и во взаимодействии с внешней средой, а также обеспечение целей ее развития, не противоречащих национальным интересам государства, социально-экономическим интересам территории ее расположения.

6. Определение интегрального показателя эффективности функционирования интегрированной структуры. Интегральная эффективность должна показать, какой интегральный экономический эффект получен от взаимодействия всех участников кластера.

7. Аналитическая оценка полученных результатов и разработка комплекса мероприятий, направленных на повышение эффективности функционирования кластерной структуры [7].

Особенности экономико-географического положения Брестской области определяют необходимость развития ее транспортного комплекса (прежде всего для надежного транспортного сообщения с остальной территорией страны и расширения обслуживания российских и европейских внешнеторговых и международных транзитных перевозок). Актуальным может быть реформирование мощного транспортного узла, обеспечивающего устойчивые пассажирские и грузовые транспортные связи с государствами ближнего и дальнего зарубежья, а также возможность создания кластера в различных

сферах деятельности, т.е. создание транспортного кластера. При создании регионального кластера нужно включение в него широкого состава участников. Помимо компаний разных видов транспорта кластер включает поставщиков необходимых товаров и услуг, в том числе материалов, оборудования и сервисных услуг. Также в него войдут научные центры, возможно, специализированные банки, логистические центры. Вся группа этих компаний должна иметь рынок перспективных кадров. Значит, в общую орбиту попадают высшие и среднетехнические учебные заведения, курсы повышения квалификации. Конечно же, важными участниками кластера станут представители государства в регионе. Они и будут связующим звеном всей кластерной цепи. По роли государства наиболее целесообразен поддерживающий тип кластерной политики, когда государственные органы управления выделяют средства на развитие региональной инфраструктуры и совершенствуют систему подготовки кадров.

Брестская область обладает всеми условиями, необходимыми для создания транспортного кластера, но в регионе есть также ряд сложных задач, которые следует решать как при создании кластера, так и при его функционировании. Географическое положение Брестской области предопределяет выполнение ею функций транспортного коридора.

Разработка кластерной системы СП «СоТЖер» ООО

Совместное белорусско-голландское предприятие «СоТЖер» в форме общества с ограниченной ответственностью, именуемое в дальнейшем СП, образовано на основании договора, заключенного на неопределенный срок в городе Бресте, Республика Беларусь, 08.09.97 г. и действует на основании учредительного договора в новой редакции от 02.06.2004 г., заключенного между частной акционерной компанией с ограниченной ответственностью «ТСВ Холдинг Б.В.», зарегистрированной в Роттердаме 16.05.1994 г., и иностранным частным унитарным экспедиционно-транспортным предприятием «Белконтинентальтранс» фирмы «ТСВ Холдинг Б.В.». Местонахождение предприятия: 224028 г. Брест, Республика Беларусь, ул. Я. Купалы, 112, e-mail: sigbuh@auto.brest.by www.tswgroup.com.

Для обеспечения деятельности СП за счет вкладов участников образуется уставный фонд (состоит из денежных и неденежных вкладов участников). Размер уставного фонда составляет 184 300 долл. США, в том числе 50 000 долл. США – денежный вклад участников, 134 300 долл. США – неденежный вклад. Доли участников в уставном фонде представлены в таблице.

Таблица. – Доли участников в уставном фонде

Участники	Вклад, долл. США			Доля в уставном фонде, %
	Всего	Денежный	Неденежный	
ИП «Белконтинентальтранс»	5 000	5 000	–	2,7
«ТСВ Холдинг Б.В.»	179 300	45 000	134 300	97,3
Итого	184 300	50 000	134 300	100

Основной целью создания и деятельности СП является хозяйственная деятельность, направленная на извлечение прибыли и удовлетворение социальных и материальных потребностей участников СП, удовлетворение общественных потребностей в его продукции, работах, услугах. Предметом деятельности является оказание услуг по перевозкам грузов в международном и междугороднем сообщениях, экспедированию грузов, ремонту и техническому обслуживанию автотранспортных средств, складским услугам, а также оптовая торговля.

Основные направления деятельности предприятия:

1. Эксплуатация автомобильного грузового транспорта.
2. Перевозка пассажиров и грузов (за исключением технологических внутрихозяйственных перевозок пассажиров и грузов, выполняемых юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями для собственных нужд) автомобильным, внутренним, водным, морским транспортом:
 - а) внутриреспубликанские перевозки грузов автомобильным транспортом;
 - б) международные перевозки грузов автомобильным транспортом.
3. Организация перевозок грузов.
4. Транспортно-экспедиционная деятельность.
5. Деятельность в области промышленной безопасности (перевозка опасных грузов всеми видами транспорта).
6. Производство тепловой энергии тепловыми электростанциями, самостоятельными котельными, прочими источниками.
7. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей.
8. Оптовая торговля автомобильными деталями, узлами и принадлежностями.
9. Розничная торговля автомобильными деталями, узлами и принадлежностями.
10. Аренда асфальтобетонного покрытия.
11. Услуги по хранению транспортных средств.

Основной вид деятельности – международные и внутриреспубликанские перевозки грузов автомобильным транспортом.

Всякий непосредственно общественный или совместный труд, осуществляемый в сравнительно крупном масштабе, нуждается в большей или меньшей степени в управлении. Степень организации управления является одним из факторов, определяющих общий уровень развития производства, его организационно-технический уровень. На автомобильном транспорте, как и любой другой отрасли народного хозяйства, первичным является непосредственный процесс производства, в данном случае процесс перевозок. Совершенство организации управления положительно влияет на производство.

Управление предприятием осуществляется в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь и Уставом на основе сочетания прав и интересов администрации и трудового коллектива. Фирма самостоятельно определяет структуру управления, устанавливает штаты.

СП «СоТЖер» осуществляет международные/междугородние перевозки грузов тентованными автопоездами и рефрижераторами как в/из стран Западной Европы (Германия, Голландия, Бельгия, Дания, Франция, Испания), Восточной Европы (Польша, Венгрия), РФ, так и в/из Республики Беларусь (Брест, Брестская область; Витебск, Витебская область; Гомель, Гомельская область; Гродно, Гродненская область; Минск, Минская область; Могилев, Могилевская область).

При международных автомобильных перевозках используется документ – товарно-транспортная накладная автомобильного транспорта – СМР, в ней указываются данные о грузе, месте и дате ее составления, наименовании и адресе отправителя, перевозчика, получателя и др. В тоже время СМР является страхованием груза. При международных автомобильных перевозках используется документ – книжка МДП (карнет TIR). Этот документ предназначен для упрощения пересечения таможенных границ, т.к. в соответствии с международной конвенцией груз, перевозимый автомобильным транспортом с карнетом, обычно освобождается от таможенного досмотра в промежуточных таможенных постах и является страхованием перед таможенными органами. Карнет имеет гарантию международного автомобильного транспорта (МСАТ), в Республике Беларусь членом этого международного союза является БАМАП (Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозок). Совместное белорусско-гол-

ландское предприятие «СоТЖер» является членом БАМАП. БАМАП является добровольным объединением автотранспортных и туристических предприятий, организаций и фирм, заинтересованных в осуществлении перевозок грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении. БАМАП создана 24 апреля 1992 г. и в настоящее время объединяет свыше 3500 пользователей системы МДП – субъектов хозяйствования Республики Беларусь.

На рисунке представлен примерный транспортно-экспедиционный кластер для СП «СоТЖер» ООО.

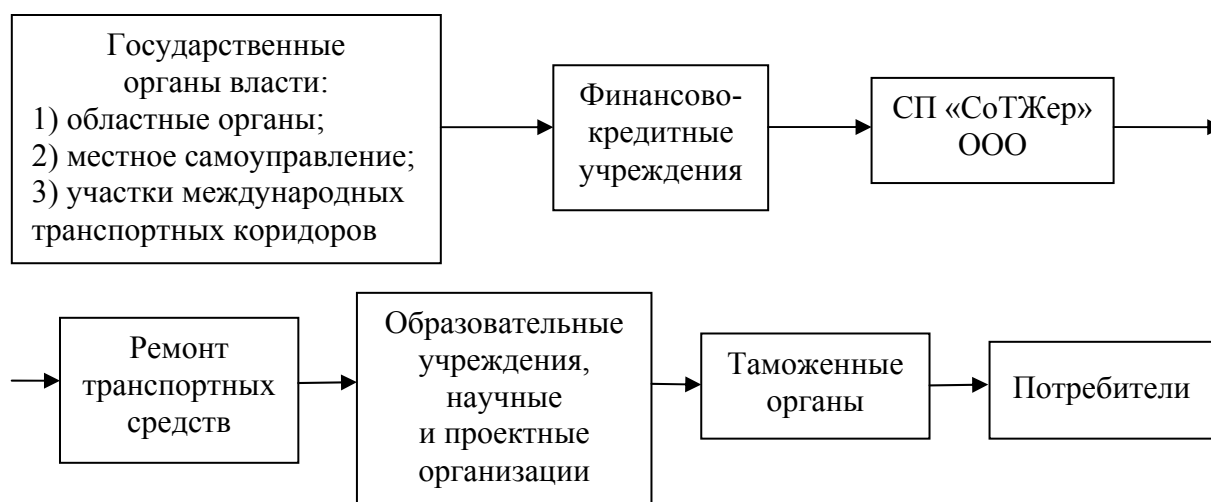


Рисунок. – Пример транспортно-экспедиционного кластера (для СП «СоТЖер» ООО)

Для СП «СоТЖер» ООО кластер это:

1. Поставщики и потребители. Кластеры конкурентоспособных отраслей, которые достигают успеха, представляются в виде вертикальной-горизонтальной цепи, состоящей из большого числа последовательных ступеней предприятий и поставщиков, обеспечивающих оборудованием и другими специализированными ресурсами.

2. Эффект концентрации. На основе соединения множества производителей и доведения их до конечного потребителя происходит мощное мультипликативное воздействие на экономику. Поэтому в регионах, где складывается высокая концентрация смежных производств, возникают предпосылки для формирования кластеров.

3. Инновации. Инновационный кластер представляет собой неформальное объединение усилий различных организаций (промышленных компаний, исследовательских центров, индивидуальных предпринимателей, органов государственного управления, общественных организаций вузов и т.д.). Объединение в инновационный кластер на основе вертикальной-горизонтальной интеграции формирует строго ориентированную систему распространения новых знаний, технологий и инноваций.

4. Конкурентные преимущества. Кластеры начинают появляться и во многих динамично развивающихся странах, что дает им возможность расширять инновационную деятельность, в результате которой на мировые рынки продвигаются новые конкурентоспособные продукты и услуги.

5. Интеграция высоких технологий. Мировой опыт подтверждает, что современное высокотехнологичное производство может базироваться только на процессах интеграции научных, инновационных и производственных предприятий различных типов.

Развитие транспортно-экспедиционного кластера будет осуществляться на основе заключения партнерских соглашений между различными отраслями транспорта

в рамках кластера для предоставления комплексных услуг потребителям, разработки схемы взаимодействия между ними; создания единой базы данных для оптимального выбора маршрутов для перевозки грузов клиентов и анализа всех предоставляемых транспортных услуг; анализа грузопотоков, создания и развития единой транспортной инфраструктуры.

Включение Брестской области в систему международных транспортных коридоров позволит реализовать ее транзитный потенциал. Целью создания транспортного консолидирующего центра является организация эффективного транспортно-экспедиционного обслуживания грузовых и пассажирских перевозок на основе внедрения современных транспортно-экспедиционных и информационных технологий в перевозочный процесс, привлечение международных транзитных потоков, развитие внешнеторговых и межрегиональных связей, повышение конкурентоспособности транспортно-экспедиционных предприятий на рынке транспортно-экспедиционных услуг и других.

В организационно-функциональную структуру экспедиционной системы кластера входят:

- 1) мультимодальные центры складского хранения и грузопереработки;
- 2) мультимодальные терминалы с подъездными автомобильными путями;
- 3) центр грузового транспорта;
- 4) центр технического обслуживания подвижного состава транспорта;
- 5) пункт обмена и ремонта всех видов контейнеров;
- 6) службы производственно-технологического и технического обслуживания;
- 7) информационно-логистический центр;
- 8) центры таможенного оформления и контроля;
- 9) учебный центр подготовки и переподготовки персонала;
- 10) консалтингово-аналитический центр;
- 11) службы маркетинга и рекламы;
- 12) транспортно-экспедиционные и логистические компании;
- 13) центры оптово-розничной торговли;
- 14) страховые компании;
- 15) охранные агентства.

В СП «СоТЖер» ООО при прохождении грузов через мультимодальный контейнерный терминал будет оказывать полный набор услуг: погрузка контейнеров на автомобили (разгрузка с автомобилей); комплектация контейнеров и партий грузов; сортировка, обработка и отправка грузов различными партиями; таможенная очистка; информационное обеспечение и др. Это будет способствовать активному созданию фирм, оказывающих данные услуги.

Увеличение уровня грузовых перевозок будет достигнуто в СП «СоТЖер» ООО за счет более широкого применения контейнерных перевозок в связи с введением в эксплуатацию мультимодального контейнерного терминала.

Повышение эффективности грузовых и пассажирских перевозок невозможно без модернизации парка транспортных средств. Основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами. В связи с этим необходимо разработать финансово-экономические механизмы, адаптированные к особенностям транспорта и обеспечивающие воспроизводство основных фондов. Транспортные организации остро нуждаются в более современной высокопроизводительной технике, отвечающей мировым стандартам.

Заключение

Несмотря на все сложности, устойчивое развитие транспортного комплекса области с помощью создания транспортного кластера СП «СоТЖер» ООО и объединения

в нем всех заинтересованных сторон в ближайшие годы приведет к увеличению экономического потенциала Брестской области, а успешное функционирование транспортно-экспедиционного кластера региона обеспечит высокие темпы роста внутреннего регионального продукта за счет ускорения товародвижения и снижения удельных транспортных издержек путем применения современных транспортных технологий, логистических схем, повышения технического уровня транспортных средств и оборудования, качества предоставляемых услуг.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Концепция формирования и развития инновационно-промышленных кластеров в Республике Беларусь : разработана в соответствии с протоколом заседания Президиума Совета Министров Республики Беларусь от 18 сент. 2012 г. № 32 (п.4.8.3).
2. Яшева, Г. А. Методологические основы кластерного подхода в повышении конкурентоспособности предприятий / Г. А. Яшева // Белорус. экон. журн. – 2006. – № 2. – С. 87–100.
3. Рутко, Д. Ф. Кластерный принцип взаимодействия предприятий черной металлургии Республики Беларусь в условиях глобализации / Д. Ф. Рутко // Проблемы управления. – 2008. – № 3. – С. 238–242.
4. Воронов, Д. С. Конкурентоспособность предприятия: оценка, анализ, пути повышения / Д. С. Воронов, В. В. Криворотов. – Екатеринбург : УГТУ – УПИ, 2001. – 96 с.
5. Котов, А. А. Финансово-промышленные группы в переходной экономике России : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 / А. А. Котов ; Воронеж. гос. ун-т. – Воронеж, 2000. – С. 15, 17.
6. Калашникова, Н. И. Хозяйственные связи между предприятиями: содержание, функционирование, управление : монография / Н. И. Калашникова. – Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 1988. – С. 72.
7. Рутко, Д. Ф. Оценка эффективности функционирования кластерных структур / Д. Ф. Рутко // Науч. труды РИВШ. Филос.-гуманитар. науки : сб. науч. ст. / под ред. В. Ф. Беркова. – Минск : РИВШ, 2009. – Вып. 7 (12). – С. 413–419.

Рукапіс паступіў у рэдакцыю 05.03.2015

Zaitsava N.I., Bredihina E.A. The Cluster Structure as a Factor of Increase in Economic Capacity of the Enterprise and Region

The profitability of transport companies is determined by the preferences of investors who are followed by the general investment attractiveness of the region and competitive ability of the company. The cluster approach helps to improve the competitiveness of industry sectors and regions. The key factor of success within the development and realization of the strategies of cluster growth is an active position of business leaders and positive partnership among the interests of different enterprise groups in the region. The efficiency of clusters is achieved due to synergistic effect, it means that the activity results of the firms' integration are better than the total results of their self functioning, and as a result of it we have: the rise of investment in to the innovative development of manufacture and formation of new companies, the strengthening of export capacity, rising employment and quality of products.