



УДК 658.7:656.2

КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Е.С. Юдникова, д.э.н., проф., проф. кафедры «Логистика и коммерческая работа» ПГУПС.

Е.Ю. Бывших, магистрант кафедры «Логистика и коммерческая работа» ПГУПС.

В статье обосновывается необходимость использования кластерного подхода в развитии транспортного бизнеса, приведены схемы транспортно-логистического кластера на этапах развития.

Ключевые слова: конкурентоспособность, кластер, транспортно-логистический кластер.

Конкурентоспособность бизнеса на макро, мезо и микроуровнях формируется посредством механизма экономической координации. В условиях возрастающей экономической неопределенности помимо ценового инструмента рыночного обмена и иерархической системы управления добавляются новые механизмы, основанные на сетевых способах координации рыночных связей, которые реализуются в кластерных организационных формах инновационной экономики.

Смена парадигмы мирового развития проявилась в 2007–2009 гг., с началом глобального системного кризиса. Она предполагает трансформацию прежней модели роста, и переход к кластерному строению и сетевому способу координации. [1]

Согласно теории М. Портера, кластер (от английского «сложение») это сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем ведущих совместную работу. [2]

Объединение различных организаций, сочетающих в себе преимущества внутрифирменной иерархии и рыночного механизма, дает преимущества в приобретении первичных факторов производства, более свободном доступе к информации, передовым технологиям и высококвалифицированным специалистам для осуществления инновационной деятельности. В своих работах М. Портер пришел к выводу, что именно кластерам принадлежит ведущая роль в достижении конкурентоспособности на мировом рынке.

Целью создания кластера является формирование инвестиционной привлекательности отрасли и повышении её эффективности на местном, региональном и международном уровнях.

Сегодня транспорт находится в приоритете как один из факторов формирования конкурентных преимуществ экономической системы. Для осуществления перевозок грузов задействованы либо специализированные компании, либо сам производитель. Первый вариант с использованием компании – посредника является более прогрессивным и перспективным, так как все участники транспортного-логистического процесса находятся в наиболее тесном взаимодействии друг с другом и действия их согласованы и экономически эффективны, что в конечном итоге позволяет проецировать доставку, выполнять ее в короткий срок и минимизировать издержки.

По мнению экспертов, транспортной логистике не хватает четкой законодательной базы, доверия и понимания со стороны клиентов, технического обеспечения в плане коммуникационных,



информационных систем. Для устранения существующих проблем одним из путей решения может выступить кластерный подход.

В концепции кластерной политики Российской Федерации выделено пять типов кластеров, одним из которых является транспортно-логистический кластер. [3]

В сфере развития транспортной инфраструктуры кластерный подход также получил отражение в транспортной стратегии России 2030 года.[4].

Транспортно-логистический кластер (ТЛК) – это межотраслевое добровольное объединение предпринимательских структур, транспортно - логистической инфраструктуры, общественных и других организаций, специализирующихся на перевозке грузов, хранении и грузопереработке, транспортно-экспедиционном, логистическом сервисном обслуживании и управлении товароматериальными и сопутствующими потоками, тесно сотрудничающих с научными, образовательными учреждениями, органами федеральной и региональной власти с целью повышения конкурентоспособности на отечественном и мировом рынке транспортно-логистических услуг.[5]

Формирование транспортно-логистических кластеров может стать эффективным инструментом повышения конкурентоспособности национальной экономики за счет минимизации расходов в сфере логистики.[6]

Кластерная модель состоит из структурных элементов:

- ядро кластера – объекты, которые выполняют основную деятельность;
- дополняющие объекты кластера – объекты, которые напрямую обеспечивают функционирование объектов ядра;
- обслуживающие объекты кластера, они на прямую не связаны с функционированием объектов «ядра», но их наличие обязательно.
- вспомогательные объекты кластера, наличие которых не обязательно для функционирования других объектов. Это могут быть различные сервисные предприятия.[7]

В качестве ядра ТЛК могут быть 3PL-провайдеры и 4PL-провайдеры, крупные железнодорожные компании (филиалы ОАО «РЖД»).

Железнодорожный транспорт в Российской Федерации берет на себя основную транспортную нагрузку в отношении перевозок. За последние несколько лет на железные дороги приходится 85% грузооборота.[8]

В число обслуживающих объектов могут входить: ЦФТО ОАО «РЖД», грузовые терминалы, экспедиторы. К вспомогательным объектам могут быть отнесены торговые посредники, агенты, дилеры и другие. Дополняющие объекты определяют инновационный характер ТЛК. К ним относятся, например, образовательные, научно-исследовательские организации.

На рисунке 1 представлена модель ТЛК, где центральное место занимает компания ОАО «РЖД», выполняющая функции 3PL провайдера.

В холдинге ОАО «РЖД» реализуется Концепция создания логистических центров в транспортных узлах и морских портах. В составе логистического центра предусмотрены следующие структурные подразделения:

- Управление грузовыми и пассажирскими перевозками, Служба диспетчеризации;
- Управление взаимоотношениями с клиентами и логистическим сервисом;
- Управление терминально - складским хозяйством;
- Управление вагонным парком и локомотивами;



- Информационно-логистический центр;
- Центр компетенций и инноваций;
- Финансово-расчетный центр.

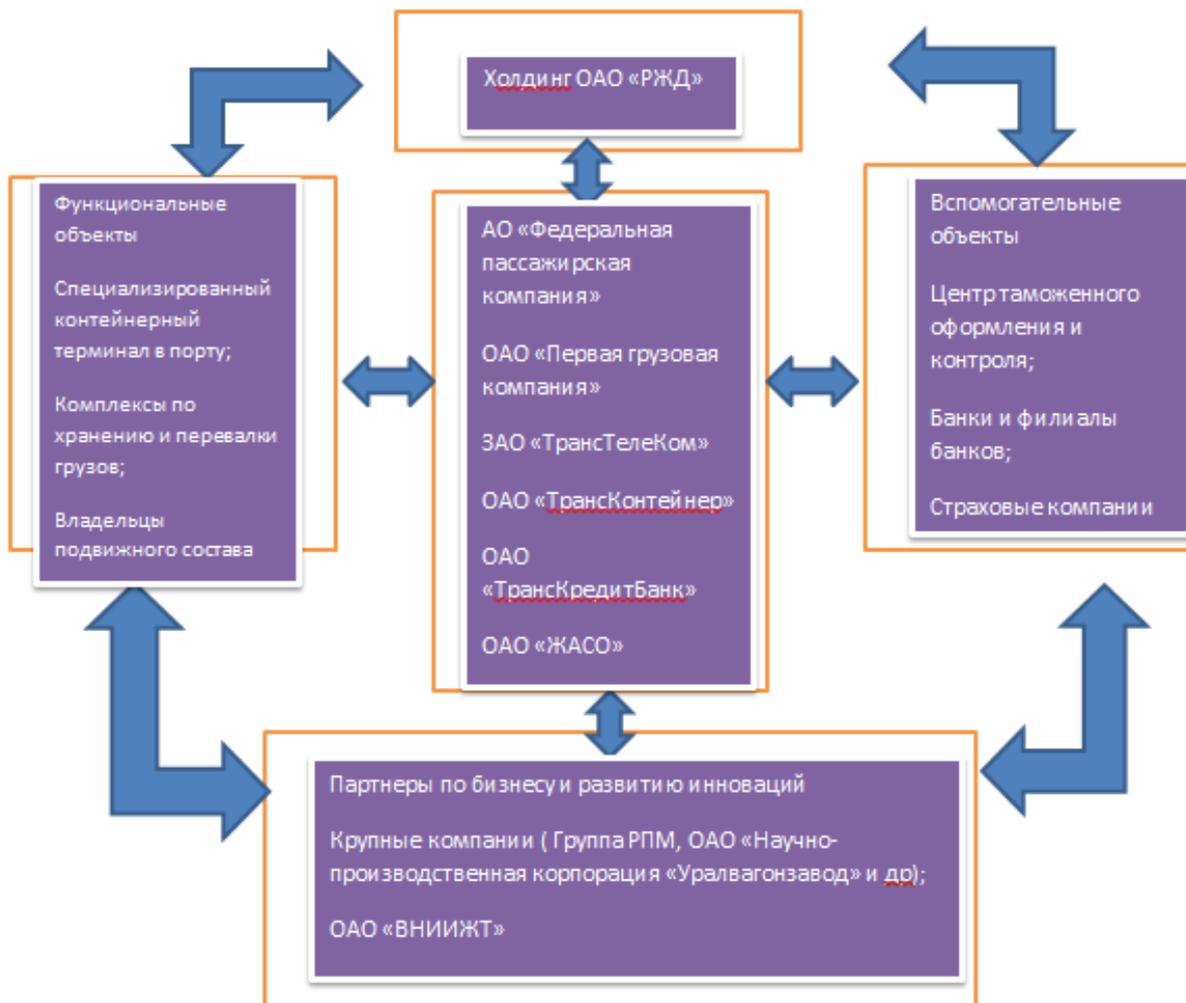


Рис. 1. Структура (ТЛК) с участием холдинга ОАО «РЖД».

Создание такого координационного центра в составе транспортно-логистического кластера, учитывая сложную структуру его подразделений, требует тщательного подбора кадров с высоким профессиональным уровнем и опытом практической работы. Только при этих условиях может быть получен высокий совокупный эффект от интеграции участников и партнеров.[9]

Важным условием интеграции компаний в ТЛК является сохранение внутренней конкуренции между всеми участниками кластера, возможность внутреннего соперничества.

Выводы

- кластеризация в транспортном секторе на основе объединения различных транспортно-логистических организаций, сочетающих в себе преимущества внутрифирменной иерархии и рыночного механизма, является основой оздоровления национальной экономики;



- создание транспортно-логистических кластеров способствует развитию рынка транспортно-логистических услуг и росту конкурентоспособности транспортной отрасли на международном рынке;
- модель ТЛК с участием холдинга ОАО «РЖД» дает возможность каждой компании, входящей в транспортно - логистический кластер, повышения собственной конкурентоспособности и развития на рынке транспортно-логистических услуг;
- в модели ТЛК с участием холдинга ОАО «РЖД» необходимо создание транспортно - логистического центра как координатора эффективного взаимодействия всех участников
- транспортно-логистические кластеры на базе холдинга ОАО «РЖД» могут стать эффективным инструментом повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Дракер П. Посткапиталистическое общество // Новая постиндустриальная волна на Западе / Под ред. В.Л. Иноземцева. М.: Academia, 1999. С. 70–100.
2. Портер М. Конкуренция. М.: Вильямс. 2001. – 495 с.
3. Сергеев, В.И. Логистика. Полный курс МВА / В.И. Сергеев, В.В. Дыбская, Е.Н. Зайцев, А.Н. Стерлигова. – М.: ЭКСМО, 2008.
4. Стратегия развития холдинга "РЖД" на период до 2030 года (основные положения) [Электронный ресурс] URL: <http://doc.rzd.ru/doc/public/ru> (дата обращения 20.02.2016)
5. Носов А.Н. Управление взаимоотношениями в региональной кластерной структуре, связанной цепью поставок //Логистика и управление цепями поставок – 2009. –№ 06(35). – С. 15 – 25.
6. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. М.: ИД «Экономическая газета», 2011. – 302 с.
7. Кластер (экономика) [Электронный ресурс] // Википедия. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 12.02.2016)
8. Информационно-справочный портал «Железнодорожные перевозки» [Электронный ресурс] URL: <http://cargo-report.info>
9. Кашпурова О.В. Стратегия формирования опорной сети логистических центров и обеспечения их рыночной жизнеспособности. Автореф.дисс. М.: ОАО «ИТКОР», 2013. – 20 с.