

УДК 631.173.6

ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ КЛАСТЕРНОГО РАЗВИТИЯ В АПК

© 2014 г. А. А. Пахомова*, О. А. Зеленская**, А. В. Бондарчук***

*Донской государственный аграрный университет, пос. Персиановский

**Сочинский государственный университет

***Южно-Российский государственный политехнический университет
(Новочеркасский политехнический институт)

Рассмотрены условия формирования региональных агропромышленных кластеров в регионах России. Показана роль транспортной инфраструктуры в обеспечении интегративных свойств кластера. Предложены подходы к организации транспортного обеспечения функционирования агропромышленного кластера.

Ключевые слова: экономическая интеграция; агропромышленный комплекс; кластер; транспорт; инфраструктура.

Authors analyzed the requirements for the development of regional clusters in the agricultural sector of the Russian Federation. It's also shown a role that transportation infrastructure plays in the processes of cluster's integrative conditions support. Authors also present some ways of organizing the agricultural cluster's transportation supply and functioning.

Key words: economic integration; agricultural sector; cluster; transportation; infrastructure.

Необходимость консолидации и экономической интеграции хозяйствующих субъектов назрела в большинстве российских отраслей народного хозяйства. Еще в 2002 году Г. Б. Клейнер писал о необходимости преодоления ситуации, когда «...большинство отраслей превратились в раздробленные совокупности предприятий, конкуренция между которыми из сферы улучшения качества или снижения издержек переходит в сферу борьбы за региональные привилегии...» [1].

Вопросы консолидации российских хозяйствующих субъектов в последние годы находятся в центре внимания многих исследователей. Существуют разные определения экономической интеграции, отражающие те или иные подходы к этому феномену. Наиболее полным из них представляется следующее определение: «...экономическая интеграция — объединение экономических субъектов, углубление их взаимодействия, развитие связей между ними...» [2]. Интеграция в экономических системах может осуществляться

на различных уровнях: на уровне национальных экономик, между предприятиями и бизнес-группами и т. д. При этом расширяются и углубляются производственно-технологических связи, используются общие ресурсы, происходит объединение капиталов и создаются благоприятные условия для экономической деятельности, осуществляемой партнерами.

Примером этого может служить российский АПК. Если на старте кардинальных реформ в начале девяностых годов их ориентированные на некритически воспринятые западные образцы идеологии делали ставку на мелкотоварное производство (речь шла о «фермеризации» страны), то уже в конце девяностых годов XX века российское правительство стало делать ставку на развитие агропромышленной интеграции, предполагающей взаимовыгодное сотрудничество и объединение сельскохозяйственных, заготовительных, перерабатывающих, обслуживающих предприятий и частных хозяйств [6].

Интеграционные процессы наиболее эффективны на основе дальнейшего процесса специализации и кооперации производства. В практике известно много видов кооперации, в том числе: производственная, сбытовая, производственно-сбытовая, компенсационные сделки и другие [3].

Усложнение и развитие межкорпоративных отношений обычно связывается с возникновением новой («третьей») формы управления экономическими взаимодействиями между субъектами наряду с двумя известными (рыночный механизм и механизм иерархического управления). Например, как отмечает С. П. Куш, формирование и развитие межфирменных сетей представляет собой новый подход к решению проблем конкуренции в условиях глобализации экономики и рынков. Претерпевает изменения и сама конкуренция, наступает эра конкуренции межфирменных сетей [4]. Стратегии достижения конкурентных преимуществ во все большей степени фокусируются не на самой компании, а на сетях компаний, осуществляющих совместный бизнес [5].

Формой реализации новой промышленной и инновационной политики с учетом обозначенных тенденций может стать развитие региональной кластерной политики и формирование инновационно-промышленных кластеров в отдельных регионах и отраслях.

Региональный инновационно-промышленный кластер — это группа предприятий, осуществляющих свою деятельность, как правило, на территории одного региона, производящих принципиально новую, или продукцию со значительными усовершенствованиями, характеризующимися качественными улучшениями процессов производства и управления, созданием новых предприятий и расширением рынков сбыта. Реализация отдельных проектов осуществляется в тесном сотрудничестве с внешними источниками знаний [7].

Такой подход к пониманию регионально-го кластера не вызывает возражений, однако, на наш взгляд, он неполон. В этом случае рассматривается кластер вне его интегративных свойств, как простая совокупность предприятий. На наш взгляд, кластер должен представлять собой интегрированную про-

изводственную систему, элементы которой непременно должны быть связаны единой инфраструктурой, в т. ч. — транспортной инфраструктурой.

М. Портер, доказал, что преимущество кластерного подхода в промышленной политике над отраслевым заключается в возможности:

а) эффективного взаимодействия сопряженных стратегических групп — производителей, потребителей, инфраструктурных институтов;

б) привлечения в кооперацию локальных экономических систем, имеющих общую инфраструктуру, идентичные технологии, взаимодополняющую информацию, параллельные каналы товародвижения, которые при прочих условиях могут конкурировать между собой;

в) применения механизмов частно-государственного партнерства, вместо субсидий и субвенций, осуществляемых в рамках протекционистской политики ради увеличения производительности и усиления конкурентоспособности, получения синергетического эффекта, обусловленного сочетанием комплементарных знаний различных участников кластера [8].

Совместное действие разных факторов производства в любой производственной системе, в т. ч. — в кластере, обуславливает синергетический эффект, выражающийся в превышении суммарного результата производства над результатами, которые могли бы быть получены без действия какого-либо фактора. Очевидно, что синергетический эффект будет проявляться в производственной системе разного уровня и в бизнес-процессах, составленных из разных производственных систем. В связи с этим целесообразно классифицировать ресурсы и факторы производства по их роли в функционировании и обеспечении результативности производственного процесса. Здесь может быть выделен ведущий ресурс — ресурс, без которого производственный процесс невозможен в принципе (например, природное ископаемое для горнодобывающего предприятия); основные ресурсы — ресурсы, использование которых совместно с ведущим дает синергетический эффект; поддерживающие ресурсы — ресурсы обеспечивающие

повышение результативности и эффективности процесса [9].

Из вышеуказанного следует, что преобразовываться в факторы производства могут только ресурсы, находящиеся в состоянии движения. Запасы ресурсов, находящиеся на складах внутри или вне производственной системы не могут быть преобразованы в факторы производства. Необходимо промежуточное состояние между ресурсами, находящимися в запасах и факторами производства — потоки ресурсов. Превращение потоков в факторы осуществляется с формированием новой стоимости в рамках экономически минимальных производственных систем. В производственных системах более высокого уровня (в т. ч. — в кластерах) происходят многочисленные преобразования такого типа, формирующие, в конечном счете, отдельные бизнес-процессы, внутри которых отдельные превращения потоков в факторы представляют собой шаги бизнес-процесса.

Исходя из вышеизложенного, можно сформулировать вероятные функции производственной системы в отношении потоков ресурсов. При этом наиболее целесообразным представляется подход, предложенный А. П. Ковалевым в работе [10]. Согласно этому подходу в любой производственной системе можно обнаружить три комплекса рабочих функций:

а) функции подвода или принятия потоков материальных (энергетических) или информационных ресурсов;

б) функции преобразования и передачи материальных (энергетических) или информационных ресурсов;

в) функции отдачи результата функционирования производственной системы.

В свете вышеизложенного можно сформулировать роль транспорта в развитии кластеров, в т. ч. — агропромышленных кластеров.

Во-первых, это формирование потоков ресурсов в производственных системах, благодаря которым они преобразуются в факторы производства. При этом в производственную систему извне доставляются специфические и интерспецифические ресурсы, благодаря чему становится возможным собственно производственный процесс, по завершении которого материализованный результат производства перемещается за пределы произ-

водственной системы. Эти функции образуют транспортное обеспечение функционирования кластера.

Оценка структуры грузопотоков сельскохозяйственных товаропроизводителей показывает, что в зависимости от производственного направления хозяйствующих субъектов аграрной сферы доля перевозок произведенной продукции до мест ее первичной обработки и временного хранения, а затем к местам потребления, реализации и переработки составляет 65–90% грузоперевозок автомобильного транспорта. Например, наши оценки показывают, что в условиях птицепродуктового кластера будут преобладать (50–75%) внутрикластерные перевозки между субъектами кластера. Кроме того, в условиях кластера может быть организована скоординированная доставка продукции потребителям. В этом случае, в зависимости от расположения точек доставки продукции, доля затрат на эти перевозки может достигать до 70–75% [11]. Аналогичные результаты были получены другими исследователями, занимавшимися проблемами транспортного обеспечения АПК [6; 12].

В этих условиях возрастает роль управления материальными потоками внутри кластера и за его пределами. Как было показано в известных работах [13] управление перевозками материальных ресурсов наиболее эффективно при реализации методов «транспортно-логистического интерфейса», образующих специфический механизм, посредством которого обеспечивается оптимальная траектория протекания (осуществления) процесса материального обеспечения участников кластера, путем управления, контроля и методов принятия решений, касающихся организации материальных потоков.

В рамках транспортной мезологистики связи между внутрикластерными подсистемами устанавливаются на базе товарно-денежных отношений, внутри же микрологистических систем связь между подсистемами носит преимущественно бестоварный характер и сводится к управлению финансовыми ресурсами (потоками) с использованием потоков информации. По функциональному признаку логистика делится на отдельные логистические функции: закупка, транспортирование, перегрузка, складирование и т. д.

Управление транспортно-логистической мезосистемой способствует решению таких задач, как: выработка общей концепции закупок и распределения продукции в кластере; выбор видов транспорта для внутрикластерных перевозок и перевозок за пределами кластера; определение характера взаимодействия транспортных средств, организация технологий транспортного процесса; определение рациональных направлений движения материальных потоков; выбор поставщиков продукции; определение границы зоны обслуживания, обеспечивающей выполнение поставок по принципу «точно в срок»; проектирование и организация сети складских систем: центральных, окружных с учетом оптимизации материальных потоков при внутрикластерных перевозках и перевозках за пределами кластера, осуществляемых в интересах предприятий — участников кластера.

Исходя из сформулированных уточнений функций логистики, целесообразно дополнить круг задач, решаемых транспортно-логистическими мезосистемами: информационное обеспечение целенаправленного перемещения объектов во всем объеме мезологистической системы; управление потоками финансовых средств.

Из вышеизложенного можно сделать один методологически важный вывод. Он заключается в признании того, что общую предметную основу и объект управления в транспортно-логистических системах кластера составляют потоки. Протекающие в цепях или сетях они порождаются экономическими связями взаимодействующих субъектов (микрологистических систем) — элементов мезологистической системы. При этом главное отличие проявляется в том, что организационно-экономические связи, развивающиеся в макросистемах, совершаются на основе договоров.

Вышеописанный подход был реализован при разработке проекта регионального птицепродуктового кластера в Ростовской области [11], он рекомендуется к использованию при создании диверсифицированных агропромышленных кластеров в различных регионах России.

Литература

1. Клейнер Г. Предприятие — упущенное звено в цепи институциональных преобразований в России. // Проблемы теории и практики управления. — 2002. — №2. — С. 22–26.
2. Экономическая интеграция [Электронный ресурс] / Словарь экономических терминов. — Режим доступа: http://dic.academic.ru/dic.nsf/econ_dict/16590, свободный. — Загл. с экрана.
3. Воловик Л. А. Производственная кооперация и промышленное сотрудничество. [Электронный ресурс] / Задачи оптимизации в Excel. — Режим доступа: <http://exsolver.narod.ru/Books/Management/Volovik/c23.html>, свободный. — Загл. с экрана.
4. Куц С. П. Маркетинг взаимоотношений на промышленных рынках. — М.: Высшая школа менеджмента, 2008.
5. Голубков В. П. Современные тенденции развития маркетинга. // Маркетинг в России и за рубежом. — 2004. — №1. — С. 3–18.
6. Наумов А. С. Развитие системы транспортного обеспечения интегрированных агропромышленных формирований: Дисс. ... канд. экон. наук. — Воронеж, 2014. — 161 с.
7. Bovaird C. Introduction to Venture Capital Finance. — London: Pitman Publishing, 1990.
8. Портер М. Конкуренция. / Пер. с англ. — СПб.: Вильямс, 2003. — 496 с.
9. Колбачев Е. Б. Информация как важнейший экономический ресурс в развитии производства. // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. — 2012. — Т. 1. — №139. — С. 120–127.
10. Ковалев А. П. Стоимостный анализ. — М.: Станкин, 2000. — 214 с.
11. Кухарев Н. А., Пахомова А. А. Транспортное обеспечение птицепродуктового комплекса. // Вестник Южно-Российского государственного технического университета (Новочеркасского политехнического института). Серия: Социально-экономические науки. — 2014. — №6. — С. 81–85.
12. Горшенин В. И. Транспортное обеспе-

чение коммерческой деятельности. — Мичуринск: Изд-во Мичуринского аграрного университета, 2009. — 422 с.

13. *Московченко В. М.* Экономическое

обоснование создания единой системы материального обеспечения силовых структур государства на основе логистического подхода.

— СПб.: СПбГУЭФ, 2001. — 166 с.

Поступила в редакцию

22 июля 2014 г.



Антонина Александровна Пахомова — доктор экономических наук, доцент кафедры финансов и кредита Донского государственного аграрного университета. Автор исследований по проблемам экономики и организации сельскохозяйственного производства и транспорта.

Antonina Aleksandrovna Pakhomova — Ph.D., Doctor of Economics, docent at the Don State Agrarian University's Finances and Credit department. Author of the numerous works in the field of economy and organization of the agricultural production and transportation.

346493, Ростовская обл., пос. Персиановский, ДонГАУ
DonGAU, 346493, Persianovskiy stl., Rostov reg., Russia
Тел.: +7 (86360) 3-61-49; e-mail: mail@dongau.ru



Ольга Александровна Зеленская — кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента Сочинского государственного университета. Автор ряда работ по проблемам инновационной деятельности и экономики промышленных предприятий.

Olga Aleksandrovna Zelenskaya — Ph.D., Candidate of Economics, docent at Management department of Sochi State University. Author's numerous works are dedicated to problems of innovative activities and production enterprises' economics.

385000, г. Майкоп, ул. А. Невского, д. 31-А
31-A A. Nevskogo st., 385000, Maikop, rep. Adygeya, Russia
Тел.: +7 (8772) 52-74-50; e-mail: zelen-vikto@rambler.ru



Алина Викторовна Бондарчук — доцент кафедры «Производственный и инновационный менеджмент» Южно-Российского государственного политехнического университета (НПИ).

Alina Viktorovna Bondarchuk — docent at the Production and Innovation Management department of the South-Russian State Polytechnic University (NPI).

346428, г. Новочеркасск, ул. Просвещения, 132
132 Prosveshcheniya st., 346428, Novocherkassk, Rostov reg., Russia
Тел.: +7 (8635) 25-51-54; e-mail: akoval77@mail.ru