

К ВОПРОСУ О ЛОГИСТИКЕ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КЛАСТЕРА



ОЛЬГА АСТАХОВА
Ростовский государственный строительный университет, кафедра маркетинга и логистики, аспирант

В условиях «новой» экономики актуализируются технологии управления развитием, основанные на социальной ответственности и достижениях научно-технического прогресса. Специфичностью новых подходов является концентрация усилий и ресурсов на развитии среды и экономических, социально-политических, правовых и других условий.

Логистика является одним из ключевых инструментов повышения эффективности и результативности функционирования АПК. Она, с одной стороны, способствует рационализации и оптимизации ресурсного обеспечения всех отраслей АПК, а с другой — обеспечивает оптимизацию и управление каналами товародвижения готовой продукции АПК.

Эффект от логистической оптимизации достигает максимума тогда, когда оптимизируются не отдельные звенья цепи по изготовлению, транспортировке, хранению и распределению продукции, а отношения и взаимодействия всех этих звеньев. Поэтому модернизация не должна сводиться к созданию только транспортных узлов, терминалов, обслуживающих грузопотоки на терри-

тории региона, а, прежде всего, она должна трансформировать технологии управления.

Одной из наиболее важных задач повышения эффективности АПК региона является формирование заинтересованности групп предприятий АПК, организующих полный воспроизводственный цикл, в объединении усилий. Одним из наиболее эффективных подходов к решению данной задачи является кластерный подход.

Кластерная форма экономической интеграции предприятий на определенной территории известна со времен ремесленного производства. Однако, только начиная с последней четверти XX века, промышленные кластеры начали проявлять себя как важный фактор развития экономики в условиях высококонцентрированных и висотехнологичных рынков. Регионы, на территории которых формируются кластеры, становятся лидерами экономического развития. Такие регионы-лидеры определяют сравнительную конкурентоспособность экономики страны.

Учитывая многообразие подходов и точек зрения на сущностную природу кластеров, их эволюцию и генезис, логистическая природа кластера, тем не менее, очевидна. Чаще всего именно логистические связи подталкивают исследователей-экономистов к идее кластера. Впервые¹ в экономической науке понятие кластеризации (хотя и не буквально) встречается в 1890-м году. А. Маршалл в своей работе «Принципы экономики» отводит этому вопросу отдельную главу о «концентрации специализированных отраслей в отдельных местностях». Уже тогда автору удалось увидеть синергетический эффект, достигаемый при повышении специализации и концентрации таких предприятий на отдельной территории.

Отметим, что хозяйственные структуры, обладающие чертами кластеров, существовали и в России. На существование в Царской России локализованного производства также указывал А. Маршалл, когда рассматривал вопросы географической локализации промышленности (5). А. П. Субботин в 1892 году выпустил в Санкт-Петербурге книгу «Мальцовский заводской район», в которой описывался мальцовский промышленный узел, сформировавшийся на территории современных Калужской и Брянской областей. «В нем действовало 17 крупных и до 130 мелких

¹ Некоторые исследователи кластеров находят еще более глубокие корни данного явления. Например, идеи и теоретические разработки, представленные в анализе земельной ренты фон Тюнена «Изолированное государство в его отношении к сельскому хозяйству и национальной экономике». Если предположить, что в самодостаточном «изолированном государстве» существует один центральный город, который развивался еще до века индустриализации. Данная модель объясняет, как сельскохозяйственное производство и использование земли могли отделиться или сконцентрироваться в концентрических окружностях вокруг города. Время в пути, расстояние до центра и расходы на транспортировку объясняют концентрацию производственных секторов на определенных территориях. Суть предложенной им абстрактной географической модели заключалась в том, что существование транспортных издержек приводит к тому, что производство размещается кольцами вокруг некоего центра (см. VonThünen, J. (1826), *The Isolated State*, Pergamon, London; Олейник А. Модель сетевого капитализма // Вопросы экономики. — 2003. — № 8. — С. 141).

АННОТАЦИЯ:

Одной из наиболее важных задач повышения эффективности АПК региона является формирование заинтересованности групп предприятий АПК, организующих полный воспроизводственный цикл, в объединении усилий. Одним из наиболее эффективных подходов к решению данной задачи является кластерный подход. Учитывая многообразие подходов и точек зрения на сущностную природу кластеров, их эволюцию и генезис, логистическая природа кластера, тем не менее, очевидна.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Кластеризация агропромышленного комплекса, кластерный подход, агропромышленный комплекс региона, логистика агропромышленного кластера.

ANNOTATION:

One of the most important problems to increase the agro-industrial complex efficiency in the region is to arouse the interest of the enterprises of agro-industrial complex that organize full cycle of reproduction to join the efforts. One of the most effective approaches to solving this task is cluster approach. Considering variety of approaches and the points of view on the cluster's intrinsic nature, its evolution and genesis, the logistic nature of cluster is nevertheless obvious.

KEYWORDS:

Clustering of agro-industrial complex, cluster approach, agro-industrial complex in the region, logistics of agro-industrial cluster.

предприятий. Самое замечательное было в том, что все они были связаны между собой не только железной дорогой, но прежде всего, производственной кооперацией, т. е. продукция одних служила другим для продолжения производства, и тем самым они дополняли друг друга, повышая эффективность, помогали выжить в конкурентной борьбе» (1). Таким образом, еще в конце XIX века производство организовывалось, исходя из принципов логистической целесообразности, а их экономическое взаимодействие напоминало современный кластер.

Кластер будет развиваться динамичнее, если в регионе его размещения, наряду с производителями, сосредоточены поставщики оборудования, сырья и материалов, организации, предоставляющие связанные услуги, а также часть потребителей, которые в силу своей близости могут оказывать стимулирующее воздействие на развитие кластера. Условием формирования и развития кластера является концентрация переработки и добавленной стоимости на территории. Чем выше уровень обработки конечного продукта, тем длиннее технологическая цепочка, лежащая в основе кластера; тем большее количество предприятий смежных отраслей будет вовлечено в экономические взаимоотношения. Это, в свою очередь, позволит минимизировать размер логистических издержек.

Кластер допускает расширение территориального охвата бизнеса, который может варьироваться от одного города или региона до страны или даже нескольких соседних стран. Во многих развитых странах отраслевые кластеры стали привычной формой организации бизнес-сообществ.

Исторически большинство кластеров специализировалось на производстве потребительских товаров и создавалось с целью повышения конкурентоспособности отдельных регионов и территорий. На рубеже XXI века стали появляться промышленные кластеры нового поколения, занимающиеся информатикой, дизайном, экологией, логистикой, производством биомедицинских препаратов и т. п. Инновационная ориентированность кластеров постепенно возрастала, и сегодня она является важнейшей характеристикой, определяющей конкурентоспособность кластерных образований. Последние формируются там, где ожидаются и происходят «прорывные» открытия в области техники и технологии производства, информатизации и маркетинга (таблица 1) (8).

Таблица 1

Основные отраслевые направления кластеризации экономики некоторых европейских стран

Отраслевые направления	Страна
Электронные технологии и связь, информатика	Швейцария, Финляндия
Биотехнологии и биоресурсы	Нидерланды, Франция, Германия, Великобритания, Норвегия
Фармацевтика и косметика	Дания, Швеция, Франция, Италия, Германия
Агропроизводство и пищевое производство	Финляндия, Бельгия, Франция, Италия, Нидерланды
Нефтегазовый комплекс и химия	Швейцария, Германия, Бельгия
Машиностроение, электроника	Нидерланды, Италия, Германия, Норвегия, Ирландия, Швейцария
Здравоохранение	Швеция, Дания, Швейцария, Нидерланды
Коммуникации и транспорт	Нидерланды, Норвегия, Ирландия, Дания, Финляндия, Бельгия
Энергетика	Норвегия, Финляндия
Строительство и девелопмент	Финляндия, Бельгия, Нидерланды
Легкая промышленность	Швейцария, Австрия, Италия, Швеция, Дания, Финляндия
Лесобумажный комплекс	Финляндия

В зависимости от глубины интеграции и сложности, кластеры могут иметь различную форму. Вместе с тем, большинство включают в себя компании «готового продукта» или сервиса, поставщиков специализированных факторов производства, комплектующих изделий, механизмов, сервисных услуг, финансовые институты, фирм — производителей в сопутствующих отраслях. Международный опыт показывает возможность активизации в составе кластера фирм, работающих в низовых отраслях (с каналами сбыта или потребителями), производителей побочных продуктов, специализированных провайдеров инфраструктуры, правительственных и других организаций, обеспечивающих специальное обучение, образование, поступление информации, проведение исследований и предоставляющих поддержку (высшие учебные заведения, в том числе университеты, структуры повышения квалификации, инжиниринговые и консалтинговые фирмы, научно-исследовательские организации), а также агентств, устанавливающих стандарты.

Логистический подход применительно к участвующим в цепи производственно-коммерческим структурам представляет собой организационно-технологическую и экономическую оптимизацию функционально разобщенных, слабо структурированных, но взаимообусловленных макро— и микроэкономических хозяйственных систем.

Кластеризация как форма регионального развития экономики позволяет развивать хозяйственные связи, усиливать стимулы для получения наиболее эффективного конечного результата, концентрировать ресурсы на наиболее эффективных направлениях технической политики, эффективно использовать систему взаиморасчетов, повысить конкурентоспособность производителей на внешнем рынке, а также оптимально решать специфические задачи использования производственной и социальной инфраструктуры.

Кластеры обеспечивают выполнение следующих основных логистических функций: обслуживание покупателей, транспортная логистика, управление запасами и дистрибуция. Логистика обычно интегрирована с другими внутренними функциями и деятельностью внешних поставщиков и покупателей, однако перечисленные виды деятельности составляют ядро любой логистической цепочки.

Для предприятий агропромышленного комплекса проблема продвижения товаров от производства к распределительным центрам и от распределительных центров — к покупателям является особенно актуальной. В кластере оптимизируются способы перевозки, графики движения, маршрутизация, оплата грузоперевозок. За счет информационной направленности транспортные услуги в кластере приобретают новизну как по форме, так и по содержанию. Электронное календарное планирование, электронные системы выставления счетов и оплаты, консолидация с другими перевозчиками и хранение грузов уже являются стандартами.

В кластере могут быть устранены многие логистические проблемы: более мобильно собирается информация о покупательском спросе, проясняются маркетинговые планы покупателей, оптимизируются сроки доставки и пополнение запасов, что позволяет точнее спрогнозировать спрос и довести запасы до уровня спроса.

На развитие логистической концепции кластера во многом будут влиять региональные особенности, в том числе региональные транспортные факторы: транспортные коммуникации, перевозчики и транспортно-экспедиционные предприятия, транспортные узлы и т. д.

Логистическая система представляет собой систему управления, позволяющую своевременно решать всю совокупность взаимосвязанных тактических и стратегических задач, обеспечивающих оптимизацию интегрированных поточных процессов, протекающих в этих структурах по заданным критериям (доходам,

прибыли, издержкам, качеству обслуживания, конкурентоспособности и др.).

С позиций системного подхода логистическая система агропромышленного кластера представляет собой сложную систему, состоящую из взаимосвязанных элементов, материальных, информационных и финансовых потоков и процессов, которые характеризуются высокой степенью неопределенности в формировании организационных структур управления.

Сложность логистической системы агропромышленного кластера характеризуется такими основными чертами, как:

- наличие большого числа участников и процессов;
- сложный характер взаимодействия участников и процессов;
- сложность функций, выполняемых системой, и наличие сложноорганизованного управления;
- необходимость учета взаимодействия с внешней средой.

Изменения в практике логистической деятельности агропромышленных кластеров приводят к переосмыслению почти всех традиционных принципов организации и управления сельским хозяйством.

В связи с тем, что агропромышленный комплекс состоит из множества предприятий (бизнес-единиц), пока не сложилась универсальная организационная структура логистики. Сложившиеся организационные структуры претерпевают изменения, приспосабливаясь к требованиям рынка.

Наиболее характерной тенденцией современного этапа развития сельского хозяйства являются интеграционные процессы, проявляющиеся в создании кластерных структур, в составе которых появляются новые участники, занимающиеся переработкой, коммерческо-посреднической и транспортной деятельностью и решающие вопросы планирования, организации и управления материалопотоками сельхозпродукции.

Интересны также результаты исследований роли кластеров в развитии инноваций, которые проводились по инициативе Еврокомиссии в 2006 году в 25 странах-членах ЕС, нескольких

странах-кандидатах на вступление в Объединённую Европу. Опрос проводился на базе более чем 3 500 компаний, функционирующих в кластерной среде, отобранных случайным образом из почти 21 000 фирм. Опрашивались, в основном, топ-менеджеры компаний, непосредственно принимающие стратегические управленческие решения. Данный опрос выявил, что кластеры в целом больше всего способствуют повышению эффективности работы отдела продаж, снабжения, приобретения и поставок, а также отдела маркетинга. Таким образом, организация кластера способствует непосредственному решению задач логистики.

Библиографический список

1. Алексеевский В. С. Введение в российский менеджмент: Учебное пособие. — Калуга: Манускрипт, 2001.
2. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. / Пер. с англ. М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008.
3. Бельх С. А., Стаханов Д. В. Логистика АПК региона. Ростов-на-Дону: РГСУ, 2000.
4. Информационные технологии в бизнесе / Под ред. М. Желены. СПб: Питер, 2002.
5. Маршалл А. Принципы экономической науки, т.1. Пер. с англ. — М.: Издательская группа «Прогресс». 1993.
6. Олейник А. Модель сетевого капитализма // Вопросы экономики. — 2003. — № 8.
7. Хасаев Г. Р., Михеев Ю. В. Кластеры — современные инструменты повышения конкурентоспособности региона. // Компас промышленной реструктуризации. 2003. № 5 (6).
8. Эдилерская А. А. Кластерно-сетевые принципы организации современного предпринимательства // Актуальные проблемы развития общества, экономики и права / Сб. науч. трудов аспирантов, 2008.

**ММЛФ 2012
MILF 2012**
XV МОСКОВСКИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ
6-11 ФЕВРАЛЯ 2012 Г.

47 (499) 155-0743,
155-0180, 155-0830
www.mmlfr.ru
logist@ec-logistics.ru

6-8 ФЕВРАЛЯ УЧЕБНЫЙ КУРС
9 ФЕВРАЛЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "ЛОГИСТИКА И УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК: НОВЫЕ ВЫЗОВЫ И ОТВЕТЫ"
10 ФЕВРАЛЯ ПРОГРАММА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СЕССИЙ
11 ФЕВРАЛЯ ЭКСКУРСИИ В ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ

КОММЕНТАРИИ СПЕЦИАЛИСТОВ-ПРАКТИКОВ

К СТАТЬЕ «К ВОПРОСУ О ЛОГИСТИКЕ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КЛАСТЕРА» стр. 39—41

В конце октября в Москве состоялся российский региональный форум «Инвестиции в модернизацию российской экономики», организованный Институтом Адама Смита (Adam Smith Conferences). Одна из сессий была посвящена организации и работе различных кластеров и парков. Материалы о форуме опубликованы в журнале «Логистика», № 7.

Редакция попросила СЕРГЕЯ ВАСИНА и НАТАЛЬЮ ДРОЗДА, участников регионального форума, прокомментировать данную статью. Авторы обсуждают проблемы логистики и взаимодействия резидентов кластеров и парков. Они имеют большой опыт работы по формированию и эксплуатации промышленной инфраструктуры.

«УСПЕХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЛАСТЕРА ЗАВИСИТ ОТ ВЫСТРОЕННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ»



**СЕРГЕЙ
ВАСИН**

ОАО «Корпорация развития
Ульяновской области»,
исполнительный директор

Несомненно, «промышленные кластеры — важный фактор развития экономики в условиях высококонцентрированных и высокотехнологических рынков». Первоочередными задачами на пути модернизации экономики, требующими неотложного решения, являются:

- Повышение производительности труда.
- Увеличение количества занятых в высокотехнологичных отраслях.
- Повышение эффективности существующих логистических схем за счет снижения стоимости и сроков доставки, сокращения складских запасов.
- Привлечение инвестиций для обеспечения расширенного воспроизводства основных фондов.

Существенным препятствием на пути модернизации экономики является и неэффективность существующей организации логистических потоков.

В настоящий момент основные авиационные грузопотоки сконцентрированы в Москве, доля которой в общем объеме составляет 60%. Аналогичная ситуация наблюдается и на рынке автомобильных перевозок, который неразрывно связан с рынком авиационных перевозок. В результате товар из региона в регион доставляется

через Москву, поскольку у всех есть прямое сообщение со столицей. Возникают лишние расходы. Доля транспортных расходов в себестоимости в России оценивается на уровне 20%, в то время как в США и Европе — 8%. Кардинально изменить ситуацию может создание и развитие крупных региональных мультимодальных хабов, которые смогут обеспечить эффективную стыковку доставки различными видами транспорта.

В Ульяновской области региональным Правительством создан авиационный кластер, ядро которого составляют предприятия, занимающиеся производством и эксплуатацией авиационной техники, а также логистикой авиационных грузов. Элементы кластера, составляющие окружение ядра, содержат компетенции в области проектирования авиационной техники, авиационного образования и науки.

Существующие и планируемые компетенции ульяновского авиационного кластера позволят его предприятиям эффективно встроиться в систему глобальной кооперации в области производства авиационной техники, в том числе через установление связей с авиационными кластерами в других странах мира, например, в Тулузе, Гамбурге, Эвертоне и пр.

Участие в такой кооперации дает возможность предприятиям диверсифицировать продуктовые портфели, снизить бизнес-риски и обеспечить устойчивое развитие.

Успех деятельности кластера зависит не столько от деятельности входящих в него отдельных предприятий, сколько от выстроенной системы управления кластером. Так, в Ульяновске в 2009 году появился консорциум «Научно-образовательно-производственный кластер Ульяновской области «Ульяновск — Авиа»», объединяющий в настоящее время 30 предприятий и организаций, связанных с авиационной отраслью. Создана управляющая компания ОГУ «Развитие авиационного кластера Ульяновской области».

Такая система управления обеспечивает сотрудничество и кооперацию промышленных предприятий в авиастроении, реализацию современных технологий образования, подготовки научных кадров, проведение исследований и разработок, внедрение инновационных разработок в области высоких технологий в авиастроении.

«КАМЕНЬ ПРЕТКНОВЕНИЯ — УСЛОВИЯ РАБОТЫ»



**НАТАЛЬЯ
ДРОЗДА,**

менеджер по развитию,
компания Алерс

Транспортная логистика играет одну из ключевых ролей в создании и развитии промышленных парков. Налаженный транспортно-логистический поток позволяет резидентам промышленного парка полноценно планировать свои потоки, решает вопросы обработки и хранения.

На этапе формирования промышленного парка выделяются два фронта — индивидуальный предприниматель (ИП) и логистические компании в качестве потенциального партнера. ИП такой партнер необходим с целью полноценного функционирования парка: его наличие обязательно оценят потенциальные резиденты. Логистические компании, в свою очередь, заинтересованы в потоках, которые они могут контролировать.

Камнем преткновения в отношениях этих двух фронтов являются условия работы. Редкая логистическая компания согласится инвестировать «заранее», она захочет развиваться по мере развития самого ИП. А предприниматель, в свою очередь, стремится заранее обеспечить парк складами, гарантированными условиями и тому подобным.

В результате логистические компании теряют интерес к партнерству, а у индивидуальных предпринимателей нет возможности прописывать «налаженные логистические потоки» в описании условий работы парка.

Возможное решение проблемы — более гибкие условия со стороны ИП и принятие схемы «развитие нога в ногу» с партнерами по глобальной логистике.