

УДК 658.7.8

**КЛАСТЕР КАК ИННОВАЦИОННЫЙ ИНСТИТУТ  
ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО  
РЫНКА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

аспирант Мелешко Ю.В.

*Научный руководитель – д-р экон. наук Солодовников С.Ю.*

Белорусский национальный технический университет  
Минск, Беларусь

В условиях глобализации, результатом которой являются, с одной стороны, регионализация, с другой – формирование единого международного товарного рынка, становится все сложнее обеспечить конкурентоспособность национальной продукции на международном уровне. Транспортная составляющая в стоимости продукции играет существенную, а в ряде случаев и определяющую роль при формировании стоимости товаров. Так, доля логистических издержек в конечной стоимости продукции стран-членов Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации составляет 20-25%, а в некоторых случаях достигает 35%, при этом среднемировой показатель находится на уровне 11% [1]. В сфере логистики в странах-членах Таможенного союза формируется около 10-12% ВВП (транспортный сектор – 7-8%), в то время как в государствах Европейского союза данный показатель составляет 20-25% [1]. Совершенствование транспортной логистики положительно скажется на развитии внешнеэкономических отношений, а также будет способствовать увеличению экспорта.

Геоэкономическое положение Республики Беларусь в совокупности с динамично развивающимися интеграционными процессами в рамках Таможенного союза позволяет занять место в международном разделении труда в качестве транзитной страны, расположенной на пути товаропотоков между Европой и Азией. В результате реализации Государственной программы развития транзитного потенциала на 2011-2015 гг., в соответствии с которой

предусматривается совершенствование законодательства в области обеспечения транзита, расширение финансовых коридоров, научно-исследовательские работы, реконструкция и модернизация транзитной инфраструктуры, объем доходов, полученных от транзита грузов, увеличился в 2013 г. на 4,5% по сравнению с 2012 г. (3137,1 млн. долл. США и 3003 млн. долл. США соответственно) [2].

Таким образом, стратегия развития транспортно-логистического рынка Республики Беларусь направлена на решение двух задач: повысить конкурентоспособность национальных товаров за счет снижения транспортных и логистических издержек и реализовать в полной мере транзитный потенциал страны. На наш взгляд, для Беларуси реальной является перспектива стать крупным мультимодальным транспортным узлом, регионом в рамках Единого экономического пространства, специализирующимся на оказании транспортных и логистических услуг. В первом полугодии 2014 г. транспорт и связь заняли 18,4% в структуре валовой добавленной стоимости сферы услуг [3], а в общей структуре ВВП – 8% [4, 22]. При этом в 2013 году наблюдалось положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами, которое составило более 2 млрд. долл. США (экспорт – 3 573 млн. долл. США, импорт – 1 475 млн. долл. США) [5,30].

На сегодняшний день развитие национального логистического рынка осуществляется в рамках реализации Программы развития в Республике Беларусь логистической системы на период до 2015 г., утвержденной постановлением Совета Министров №1249 от 29 августа 2008 г. [6]. Под логистической системой понимается «сложная организационно завершенная (структурированная) экономическая система, которая состоит из элементов-звеньев (транспортно- и оптово-логистических (торгово-логистических) центров), взаимосвязанных между собой и взаимодействующих посредством информационного обмена в целях достижения эффективного управления цепями поставок товаров и грузов, с участием республиканских и местных органов государственного управления, заинтересованных организаций, располагающих транспортными, складскими, экспедиторскими, информационными, финансовыми, сертификационными, страховыми и

производственными структурами» [6]. Основой формирования логистической системы являются транспортно-логистические центры, представляющие широкий спектр не только логистических, но и сопутствующих услуг (банковские, страховые, услуги по бытовому обслуживанию). Логистические центры объединяют в себе необходимые для хранения и переработки грузов складские помещения, посты государственного надзора (фитосанитарный, ветеринарный контроль), пункты таможенного оформления, декларантов, экспедиторов и логистов, что позволяет осуществить комплексное обслуживание грузов. С 2013 г. в Беларуси действуют 21 логистический центр различной функциональности. К концу 2014 г. планируется открыть еще 9 [7]. По данным Министерства транспорта и коммуникаций в первом полугодии 2013 г. совокупный объем переработанных белорусскими логистическими центрами грузов превысил 150 тыс. тонн, оказано транспортно-логистических услуг на сумму 2,5 трлн. руб. [8].

С технологической точки зрения логистическая система представляет собой совокупность конкретных объектов, объединенных материальными, финансовыми и информационными потоками, в рамках вышеуказанного определения такими объектами являются транспортно- и оптово-логистические (торгово-логистические) центры. Логистическая система, как любая система, имеет следующие характерные черты: целенаправленность, функциональная полнота (наличие в системе всех необходимых для выполнения цели элементов), иерархичность (каждый элемент системы является в свою очередь системой, а сама логистическая система является элементом системы более высокого порядка, например, элементом воспроизводственного цикла конкретного предприятия), структурная сложность (эмерджентность), способность саморазвития и самосовершенствования, что обеспечивает долговременную устойчивость системы. Логистическая система является сложной, динамичной системой управления товаропотоками, в рамках которой можно выделить такие области логистики, функционально отличающиеся, но образующие единую систему, как производственная, закупочная, распределительная, транспортная, информационная логистика [9, 13-14]. В качестве логистической

системы можно рассматривать промышленные предприятия, объединения, комплексы, торговые фирмы, экономические регионы страны, инфраструктуру страны (транспорт) и др.

Актуальными проблемами развития логистики в Республике Беларусь являются нехватка инвестиций в развитие инфраструктуры, несформированность рынка 3PL-услуг, отсутствие системного интегратора уровня 4PL, невысокий уровень квалификации персонала, несовершенство таможенных и иных видов контроля на границе, слабая интегрированность в Евразийскую логистическую систему [1]. Решением указанных проблем может стать использование инновационного способа организации в сфере транспортной логистики, в частности кластерного подхода.

Понятие «кластер» относительно новое, его ввел М. Портер в 90-х годах прошлого века при изучении вопроса международных конкурентных преимуществ компании: «кластер – это группа географически соседствующих, взаимосвязанных компаний (поставщики, производители и др.) и связанных с ними организаций (образовательные заведения, органы государственного управления, инфраструктурные компании), действующих в определенных сферах и взаимодополняющих друг друга» [10, с. 389]. Основными чертами кластера в рамках теории М. Портера о конкурентных преимуществах являются: географическая близость компаний, однородные/смежные сферы деятельности, взаимосвязанность компаний, кооперация при сохранении постоянной конкуренции.

В состав кластера входит довольно большое количество субъектов, при этом преобладают малые и средние предприятия. Ядром образования кластеров, как правило, выступает крупная конкурентоспособная компания, имеющая устойчивые позиции на рынке, выступающая центром притяжения для большого количества других хозяйствующих субъектов, в том числе государственных, частных, научно-исследовательских, производственных, инфраструктурных. Все входящие в кластер предприятия территориально локализованы, что дает возможность использовать сконцентрированные на данной территории ресурсы (капитал, рабочую силу, географическое положение). Однако не все предприятия, находящиеся на определенной территории можно

относится к кластеру, а только те, которые принадлежат к связанным (смежным) отраслям. Кластер объединяет в себе всех участников цепочки добавленной стоимости от сырья до конечного продукта какой-либо одной отрасли либо нескольких родственных и поддерживающих отраслей, а также другие институты, имеющие отношение к данной отрасли (учебные заведения, научно-исследовательские центры).

Постоянное взаимодействие между участниками кластера способствует формальному и неформальному обмену знаниями, опытом, сотрудничеству между предприятиями с взаимодополняющими видами деятельности, функциями, активами и профессиональными навыками. При таких условиях успех одной фирмы будет способствовать развитию другой, за счет эффекта масштаба повышается эффективность деятельности как каждой отдельной фирмы, так и кластера вообще. Все предприятия в кластере находятся в тесных широкоформатных разносторонних связях между собой, то есть, связи выстраиваются не только посредством контрактов, но и зачастую выходят за рамки деловых отношений. Однако при этом между вышеуказанными предприятиями сохраняется конкуренция, которая создает необходимость в использовании инноваций. Организации, входящие в кластер, связаны общими конкурентными преимуществами, переходящими от одной организации к другой в силу непрерывных контактов и столкновений на общем для всех рынке.

В работах М. Портера кластер рассматривается, в первую очередь, в рамках изучения условий национальной конкурентоспособности. Ближайший последователь М. Портера М. Энрайт выдвинул теорию о том, что конкурентные преимущества создаются не на национальном уровне, а на региональном. М. Энрайта определял региональный кластер как географическую агломерацию фирм, работающих в одной или нескольких родственных отраслях хозяйства. В качестве предпосылок формирования региональных кластеров автор выделяет следующие: особенности развития регионов и ведения бизнеса, уникальность природных ресурсов, близость к поставщикам и потребителям, высокий уровень развития инфраструктуры и квалификации

рабочей силы [11]. Для национальных экономик региональные кластеры выполняют функцию точек роста внутреннего рынка, и вслед за первым зачастую образуются новые кластеры, и международная конкурентоспособность страны в целом увеличивается.

Д. Якобс в своих работах справедливо подчеркивает значимость развития в кластере горизонтальных и вертикальных отношений между отраслями промышленности, использования общих технологий, наличия лидера, а также качества сетевого взаимодействия. С этих позиций кластеры выступают альтернативой секторальному (отраслевому) подходу [12, с. 49]. Объединяя в себе участников смежных и сопутствующих отраслей, которые, тем не менее, относятся к различным областям производства, кластерная политика направлена на разработку комплексных мероприятий развития региональной и национальной экономик, в то время как отраслевой подход предполагает реализацию отдельных стратегий развития по отраслям. Кластерный подход является инновационной формой управления регионами, государственные органы управления направляют свои усилия не на отдельные отрасли или организации, а на продуктивное взаимодействие элементов кластера как внутри кластера, так и с внешней средой. Каждый регион имеет свою особенную социально-экономическую среду, отличающуюся качественным и количественным соотношением таких ресурсов, как природно-географические, производственные, трудовые, хозяйственно-территориальные, нормативно-правовые, культурные, демографические, экологические и другие. Кластерный подход в развитии экономики способствует снижению уровня межрегиональной дифференциации путем рационального использования имеющихся ресурсов при минимальных рисках, происходит формирование эффективных зон деятельности.

По мнению некоторых экономистов, основным преимуществом кластерного развития экономики является стимулирование выработки и использования инноваций. Например, Р. Камажни разработал концепцию инновационной среды, в которой под инновационной средой понимается «сложная сеть главным образом неформальных социальных взаимосвязей в ограниченной

географической области, часто определяющих специфический внешний имидж, внутренний облик и чувство причастности, которые увеличивают локальную инновационность через синергетические и коллективные процессы обучения» [13]. Возникающие в инновационной среде специфические взаимосвязи способствуют выработке новых знаний, процессов и продуктов.

Положительный синергетический эффект в кластере достигается, в первую очередь, за счет двустороннего взаимодействия его участников в направлении как кооперации, так и конкуренции, способствующий выработке и распространению инноваций, рациональному использованию имеющихся ресурсов региона, следовательно на первый план выходит именно институциональная природа кластера. Под институтом понимается «совокупность норм права в какой-либо области общественных отношений, ту или иную форму общественного устройства» [14]. Институты являются связующим звеном между участниками, делая поведение индивидов (людей, организаций) понятными и предсказуемыми. С позиции институционального подхода кластер представляет собой «область экономических возможностей рынка, где бизнес все больше расширяется в различных отраслевых сегментах: от финансов до производства и распределения» [15]. Таким образом, действие кластерных институтов ориентировано не на ограничение деятельности участников кластера, а на ее облегчение путем воздействия на способности и намерения агентов, содействия в их осуществлении. Кластер как институт следует рассматривать в качестве «регулятора общественных явлений, характеристики внутреннего устройства, определяющих закономерности социально-экономического развития» [16]. Кластер сочетает в себе систему формализованных и неформализованных отношений его участников между собой, в результате которой возникает экономия на транзакционных издержках. В качестве фактора конкурентоспособности региона выступает степень развития его институциональной структуры, и динамика развития региона зависит от особенностей институциональных связей между органами власти и конкурирующими между собой предприятиями. Регулирующая функция кластера как института проявляется в ограничении внутренней конкуренции путем создание условий, в

максимальной степени приближающих конкуренцию к совершенной. При этом, однако, кластерный подход изменяет привычную логику конкуренции. В традиционной конкурентной среде выигрыш одного участника означает проигрыш другого, в рамках кластера каждому хозяйствующему субъекту предоставляется возможность достижения выгод. В результате использования кластерного подхода международная конкуренция устанавливается не на уровне отдельных предприятий, а на уровне кластеров [17].

Традиционно кластерный подход используется при развитии промышленности. Мировой опыт показывает, что чаще всего кластеры создаются в таких секторах промышленности как производство легкой промышленности, медицинского оборудования, химическая промышленность, биофармацевтика, автомобилестроение, машиностроение, пищевая промышленность, энергетика [18]. Республика Беларусь не является исключением: в соответствии с Государственной программой инновационного развития Республики Беларусь на 2011-2015 годы с целью создания конкурентоспособной, инновационной, высокотехнологичной, ресурсо- и энергосберегающей, экологобезопасной экономики было принято решение об изменении модели государственного управления промышленностью и переход к формированию государственной структурной и промышленной политики на основе кластерного подхода [19]. Планируется формирование кластеров в области нано-, биотехнологий и фармацевтической промышленности посредством создания научно-технологического парка, имеющего статус и правовой режим, аналогичный Парку высоких технологий (далее – ПВТ). Данной программой также предусмотрено содействие в формировании инновационно-промышленных кластеров на базе предприятий, организаций и учреждений государственного сектора: химический кластер в г. Гродно, нефтехимический кластер в г. Новополоцке, агромашиностроительный кластер в г. Гомеле, автотракторостроительный кластер в г. Минске, химикотекстильный кластер в г. Могилеве, ИТ-кластер в г. Минске [19].

Если говорить о кластерах услуг, то наибольшее распространение получили туристические, медицинские,

образовательные, финансовые, транспортно-логистические и IT-кластеры [18]. Удачным примером использования кластерного подхода в транспортно-логистической сфере является Европейский союз, в котором функционирует сеть из более чем восьмидесяти транспортно-логистических кластеров, а доля транспортно-логистических услуг, оказываемых специализированными организациями, в общем обороте достигла 40% [17].

Под транспортно-логистическим кластером понимается «устойчивое взаимодействие географически сконцентрированных независимых рыночных субъектов, усилия которых направлены на поддержание полного цикла основных и сопутствующих потоков, сквозную оптимизацию ресурсов от исходных поставщиков до конечных потребителей, реализующих логистические функции» [20]. Транспортно-логистические кластеры способствуют активизации международных транспортных коридоров, обеспечивают эффективную работу логистических цепочек, становятся центрами деловой активности в сфере транспортной логистики и могут стать точками роста для национальной экономики.

Транспортно-логистические кластеры включают в себя комплекс инфраструктуры и компаний, специализирующихся на хранении, сопровождении и доставке грузов и пассажиров. Участниками данного вида кластеров являются транспортные, логистические, экспедиторские, страховые компании, центры оптово-розничной торговли, ремонтно-сервисные предприятия, таможенные представители, учреждения профессионального образования, научные и опытно-исследовательские организации в сфере транспорта и логистики, государственные органы управления (таможенные органы, министерство транспорта и коммуникаций, местные органы управления, курирующие данный вид деятельности).

Кластер может включать в себя предприятия, относящиеся к разным отраслям промышленности (межотраслевые кластеры), которые группируются исходя из степени межотраслевой циркуляции продукции и знаний. Развитие кластера повышает взаимодействие между отраслям производства и, тем самым, способствует мультипликационному эффекту. Кластеризация

экономики может происходить по двум направлениям: «формирование кластеров, основанных на различных типах ограниченных ресурсов (возможностей), находящихся в настоящий момент времени в определенном регионе, и формирование кластеров в транспортной сфере, как части инфраструктуры, обеспечивающей эффективное функционирование промышленности в области обеспечения материально-техническими ресурсами и каналами распределения продукции» [21]. Транспортно-логистический кластер имеет двойственную природу: с одной стороны он выступает как инфраструктурный элемент производственного кластера, с другой – как самостоятельной кластерной организацией. Являясь особым типом кластеров, транспортно-логистический кластер способствует формированию и развитию других производственных кластеров и отраслей, продукция которых в составе своей цены включает транспортную составляющую, доля которой, как уже было отмечено выше, весьма высока. При обслуживании транзитных товаропотоков транспортно-логистический кластер выступает как самостоятельный кластер, что особенно актуально для Республики Беларусь как участницы Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации и Евразийского экономического союза.

С точки зрения локализации транспортно-логистические кластеры бывают 3 категорий: портовые, пограничные и территориальные (региональные) [22]. Учитывая географическое положение Беларуси и сложившиеся товаротранспортные потоки, для нашей страны представляют интерес последние два вида. Географически кластер может занимать как одну административно-территориальную единицу, так и несколько смежных. В условиях появления новых союзов, общих рынков, сообществ и содружеств, например Североамериканское соглашение о свободной торговле, Ассоциация стран Юго-Восточной Азии, Европейский союз, Таможенный союз Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, Евразийское экономическое пространство отдельное государство может являться кластером, выступая в данном случае регионом (административно-территориальной единицей) союза. Также несколько соседствующих регионов,

принадлежащих разным государствам, могут образовывать один кластер. Связь между кластером и территорией устанавливается по следующим признакам: организации, входящие в состав кластера, являются резидентами данной территории (то есть, созданы и функционируют в соответствии с законодательством территории), контролируют объекты инфраструктуры кластера (являются собственниками, арендаторами, участвуют в капитале) и доминируют на внутреннем рынке в заданной области. Исходя из данной характеристики, кластеры бывают локальные, региональные, национальные и международные [12]. Если же рассматривать формирование белорусского транспортно-логистического кластера в масштабах функционирующего Таможенного союза трех государств, то такой кластер может располагаться на всей территории Республики Беларусь, не ограничиваясь приграничными регионами. Таким образом, создание транспортно-логистического кластера в Беларусь целесообразно осуществлять не на региональном, а на национальном уровне, а Республика Беларусь выступает в данном случае как регион Единого экономического пространства.

Основным товаром транспортно-логистического кластера являются услуги в сфере транспортной логистики, направленные на удовлетворение требования рынка в поставке товаров и услуг с наименьшими издержками, оптимизацию производственного процесса, обеспечение эффективной работы логистических цепочек, обслуживание транзитных товаропотоков. Особая информационно-коммуникативная среда способствует выработке, аккумуляции и диффузии инноваций. Если говорить о транспортно-логистическом кластере, то на первый план выходят не технологические инновации, имеющие, безусловно, большое значение в совершенствовании способов и методов складирования, погрузки, транспортировки товаров, а инновации в менеджменте как инструмент логистизации всех сопряженных бизнес-процессов, с помощью которого планомерно реализуются нововведения технико-технологического, проектно-конструкторского и организационно-экономического характера.

Рассмотрев особенности транспортно-логистического кластера и логистической системы можно выделить их общие черты и их

различия, сделать вывод о преимуществах и недостатках обоих рассматриваемых концепций развития транспортно-логистического рынка Республики Беларусь. Так, транспортно-логистический кластер и логистическая система имеют общую специализацию (основным продуктом деятельности участников являются услуги в области транспортной логистики), общую инфраструктуру (транспортная сеть, качество подвижного состава, качество дорожного покрытия, развитый придорожный сервис, простота административных процедур) и предпосылки развития (два трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IX В, проходящих через города Брест, Витебск, Гомель, Минск). Факторы, способствующие развитию транспортно-логистического рынка, будут оказывать свое воздействие как в рамках кластера, так и системы. К таким факторам относится, например, повышение спроса на внутреннем рынке путем увеличения доли белорусских предприятий, использующих аутсорсинг. Все постсоветские страны, в том числе и Республика Беларусь, входят в число стран с высоким уровнем логистических издержек (основные затраты приходится на управление запасами, складскую и транспортную логистику). Причиной этому является сложившееся и ставшее традиционным отношение к логистике как к вспомогательному производству по остаточному принципу. Суть логистического аутсорсинга заключается в отсутствии необходимости использования собственных ресурсов для организации логистических операций и их передаче внешнему партнеру. Таким образом компания избавляется от неэффективных и непрофильных бизнес-процессов, что позволит ей оптимизировать структуру добавленной стоимости и высвободить капитал для развития основных видов деятельности.

Состав участников транспортно-логистического кластера и логистической системы совпадает: предприятия, осуществляющие хранение и транспортировку грузов, а также вспомогательные организации (логистические, финансовые, страховые), представители органов власти, осуществляющие фитосанитарный, карантинный, таможенный контроль, специализированные учебные

заведения. Транспортно-логистические центры, являющиеся ключевым элементом логистических систем, также будут выполнять свои задачи и в рамках кластера, однако транспортно-логистический кластер не фокусирует все свое внимание на транспортно-логистических центрах, а предполагает использование всех возможных вариантов перемещения товаров. Различие заключается в том, что для полноценного функционирования логистической системы необходимо наличие всех ее элементов, при этом один элемент может быть представлен одной фирмой, достаточно крупной для того, чтобы выполнять возложенные на нее задачи. В кластере же несколько организаций оказывают одну и ту же либо смежную услугу. Таким образом, синергетический эффект от взаимодействия и конкуренции между участниками кластера, являющимися основными факторами инновационизации транспортно-логистических услуг и повышающими общий уровень конкурентоспособности региона в данной сфере экономики, сводится к нулю и создается опасность монополизации определенной сферы или всего транспортно-логистического рынка.

Логистическая система, как и любая система, характеризуется в первую очередь определенной четко сформированной структурой. Структура кластера, как и состав участников не являются стабильными и определяются набором потребностей субъектов хозяйствования на рынке в данный момент, кластерообразующим предприятием (как правило, несколькими предприятиями), являющимся ядром кластера, потенциалом развития, влиянием факторов внешней среды. В отличие от логистической системы, характеризующейся иерархичностью, для транспортно-логистического кластера предпочтительным являются развитие горизонтальных связей между участниками, так как вертикальные связи предполагают подотчетность вышестоящей организации, которой может являться и государственный орган управления, жесткую управленческую структуру, что не может обеспечить необходимую в сфере транспортной логистики поливариантность и скорость принятия решений. Отсюда вытекают особенности в выборе стратегии управления и структуры предприятия-участника кластера. Ценность кластера не столько в комплексности, позволяющей успешно функционировать логистической системе,

сколько в наличии постоянных внутренних взаимосвязях, в том числе и конкуренции, чем он и отличается от картелей, холдингов, промышленных групп.

Логистическая система больше подходит для обеспечения логистическими услугами внутренний рынок страны, однако участие Республики Беларусь в интеграционных объединениях, а также геоэкономическое положение предполагает более широкое применение услуг транспортной логистики, а именно, для совершенствования процесса производства и реализации белорусских товаров и обслуживания транзитных грузопотоков. Для успешной реализации указанных задач, на наш взгляд, более целесообразным будет применение кластерного подхода, преимущество которого выражается в широком по качеству и количеству составе участников, деятельность которых направлена на достижение общей цели эффективного обслуживания экспортных, импортных и транзитных грузопотоков. Технологическая кооперация при одновременном сохранении конкуренции является движущей силой постоянных продуктовых и технологических обновлений и обеспечивает быстрое распространение новшеств. Система взаимоотношений между участниками логистического кластера весьма сложна по своей природе и включает в себя организационный, экономический, правовой, информационно-коммуникативный и прочие механизмы.

Формирование кластера может происходить как «снизу», так и «сверху». Исходя из мировой практики, более эффективно развиваются кластеры, инициатива по созданию которых исходила от самих участников, то есть «снизу» [23]. Естественное формирование кластера занимает продолжительное время, создание кластерного образования искусственным образом в отсутствие объективных предпосылок, как правило, безуспешно. Необходимыми естественными условиями формирования кластера являются наличие развитой базовой отрасли со множеством конкурирующих между собой участников, наличие трудовых ресурсов, наличие сети высших и средних учебных заведений, заинтересованность властных и предпринимательских структур. Как правило, кластеры возникают там, где все необходимы ресурсы и компетенции сосредотачиваются, достигают определенного

масштаба, некоторого критического порога и приобретают ключевую роль в определенной экономической сфере с решающим и устойчивым конкурентным преимуществом над другими регионами за счет более высокой производительности, развития инноваций и новых видов бизнеса.

Государство в процессе образования кластера, как правило, выступает в качестве регулятора (определяет правила взаимодействия между участниками) и гаранта сохранения и развития благоприятных условий для инвестиций, инноваций и развития горизонтальных связей, а также может быть и предпринимателем, то есть непосредственно участвовать в технологическом процессе производства. На начальном этапе образования кластера государство играет координирующую роль: осуществляет разработку стратегии, проектов и мер развития кластеров, устанавливает эффективное информационное взаимодействие, стимулирует внутрикластерное сотрудничество. По мере формирования кластера ключевую роль берут на себя региональные власти. Для координации действий субъектов кластера создается единый орган управления кластером – центр кластерного развития. Основными функциями таких центров являются организационно-правовое и организационно-методическое сопровождение процесса формирования и развития кластера, организация производственной кооперации между участниками кластера и другими субъектами хозяйствования – контрагентами, – организация трансферта и коммерциализации инноваций, коммуникационная поддержка. В мировой практике в качестве юридической формы организации центра кластерного развития отдается предпочтение ассоциации. Ассоциация выступает инициатором создания кластеров в регионе, оказывает помощь в разработке стратегии конкурентоспособности, предоставляет информацию о требованиях покупателей, об уровне конкуренции, создает и поддерживает связи между участниками кластера, взаимодействует с местными органами власти и правительством страны [24]. Учредителями ассоциации производителей могут быть базовое (отраслевое) высшее учебное заведение, научно-исследовательская организация, исполнительный комитет местного органа государственного управления, крупные

отраслевые предприятия. Желаящие, уплачивая вступительные и членские взносы, становятся членами ассоциации (в добровольном порядке). Это дает им право получать услуги ассоциации в области развития образования, активизации инноваций, совершенствования маркетинга и другие бесплатно или по льготным тарифам [25].

В Республике Беларусь проблемными вопросами, препятствующими развитию кластеров, в том числе и транспортно-логистических, являются недостаточная детальная разработка нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность в области кластерного развития экономики, недостаточное количество квалифицированных специалистов в области разработки и реализации кластерных инициатив, специализированной инфраструктуры кластерного развития. Формирование кластеров происходит в большей степени «сверху». Кроме того, отсутствует заинтересованность не только среди субъектов хозяйствования, но и органов государственного управления, отраслевых концернов, что можно объяснить недостаточной популяризацией и продвижением идеи использования кластерной модели развития. Необходимым условием для формирования и успешного функционирования кластерного подхода является создание соответствующей информационно-коммуникативной среды. Немаловажную роль в этом процессе играют социальные факторы, такие как традиции, обычаи, ценности, нормы, общественное мнение, институты гражданского общества. Развитие общественного сознания, инновационной и предпринимательской культуры, мотивация производителей к активной инновационной деятельности, осуществление специализированной подготовки управленческих кадров в контексте использования кластерного подхода регулирование процессов самоорганизации в кластерных структурах, безусловно, будет способствовать успешному развитию кластеров.

Таким образом, кластер как институт представляет собой оптимальный базис для успешного взаимодействия представителей бизнеса и органов власти с целью расширения внутреннего предпринимательства, повышение роли конкуренции при одновременном усилении координации направлений деятельности, повышение устойчивости и эффективности, сопряжение

экономических интересов деятельности в границах единого хозяйственного образования. При таком подходе партнерские отношения между региональными органами власти (или государством в целом) и бизнеса рассматриваются как элемент стратегического развития. Кластерный подход, объединив в себе конкурентную и инновационную стратегию, включает в себя элемент развития частно-государственного партнерства, направленного на снижение предпринимательских и инвестиционных рисков, прежде всего на основе использования технологических платформ, в сферах инноваций, исследований и разработок, распространения новых технологий, развития транспортной и энергетической инфраструктуры для нужд промышленности. В кластере предполагается сокращение избыточного прямого регулирования, переход преимущественно к косвенным методам управления экономическими процессами, что позволяет государству содействовать созданию необходимых условий и стимулов для развития бизнеса, не подменяя при этом бизнес собственной активностью. Создание сети территориально-производственных кластеров в совокупности с формированием транспортно-логистического кластера, способствующим развитию промышленных кластеров и являющимся самостоятельным кластером, специализирующимся на обслуживании транзитных товаропотоков, позволит в полной мере реализовать конкурентный потенциал Республики Беларусь как региона Таможенного союза и Евразийского экономического союза. Кластеризация также решит задачу усиления межрегиональных связей и удлинение цепочек добавленных стоимостей с целью производства высокотехнологичной продукции и оказания услуг на международном уровне.

### *Литература*

1. Гриц, Г. Стратегические подходы к формированию современной транспортной инфраструктуры Республики в условиях глобализации экономики / Г. Гриц // Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. - №5. – С.4-10.

2. Жук, И.В. Миленький В.С. Транзитный потенциал Беларуси: планы и реальности/И.В. Жук, В.С. Миленький//Белорусский экономический журнал. – 2013. - №2. – С.97-115.
3. Худякова, И.В. Сфера услуг / Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь. – 2014. – №8. – С. 37-41.
4. Республика Беларусь: основные социально-экономические показатели 2010-2014 / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – 2014. – С.70.
5. Транспорт и связь в Республике Беларусь 2013 г. // Статистический бюллетень: Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – 2014. – С. 37.
6. О программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 29 авг. 2008 г. № 1249 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.
7. Перечень логистических центров Республики Беларусь // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://mintrans.gov.by>. - [Электронный ресурс]. - Дата доступа: 25.10.2014.
8. Ориентир – на своюдное перемещение товаров / Компас экспедитора и перевозчика. – 2013. - №5. – С.10-15.
9. Залуцкий, В.И. Проектирование логистических систем распределения готовой продукции машиностроительного предприятия: теория и практика: монография / В.И. Залуцкий. – Минск: Мон литера, 2012. – 120 с.
10. Портер, М.Е. Конкуренция / М.Е. Портер–М.: Вильямс, 2010 – 592 с.
11. Enright, M.J. Why Clusters are the Way to Win the Game? // World Link. 1995. №5. July-August. P. 24-25.
12. Авакян, Г.Л. Региональный банковский кластер / Г.Л. Авакян, М.Ю. Сайтова. – Москва: Магистр: Инфа-М, 2012. – 223 с.
13. Camagni, R. Local «milieu», uncertainty and innovation networks: Towards a new dynamic theory of economic space. //

Camagni. R. (ed.) Innovation networks: Spatial perspectives. London.1991.

14. Борисов, А.В. Большой экономический словарь. – М.: Книжный мир, 2003. – 895 с.

15. Yossi, Sheffi. Diving Growth and Employment Through Logistics // The World Financial Review. September – October. 2012.

16. Евсеенко, С.В. Кластер как институциональное явление / С.В. Евсеенко, Е.Ю. Шукин // Вестник Омского университета. Серия «Экономика». – 2014. - №1. – С.120-123.

17. Усачев, Е.Е. Методические основы кластерообразования в транспортной сфере / Е.Е. Усачев // Известия Тульского государственного университета. Экономика и юридические науки. – 2014. - №1-1. – С.43-50.

18. Комарова, И.И. Транспортно-логистические кластеры как механизм развития транспортных коридоров / И.И. Комарова // Современные производственные силы. – 2014. - №2. – С. 44-50.

19. О государственной программе инновационного развития Республики Беларусь на 2011-2015 годы: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 26 мая 2011 г. N 669// Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ.Респ. Беларусь. – Минск, 2014.

20. Савенкова, Т.И. Инновационное развитие в сфере транспортно-логистических услуг / Т.И. Савенкова // Инновационное развитие экономики. – 2014. - №3 (20). – С.9-15.

21. Даутхаджиева, М.Х. Кластеризация экономики как фактор повышения уровня регионального развития / М.Х. Даутхаджиева // Terra Economicus. – 2010. – Том 8. – №4 (часть 3). – С.185-187.

22. Смирнов, И.Г. Процессы транспортно-логистической кластеризации в Европейском союзе и Украине: региональный аспект / И.Г. Смирнов // Псковский региональный журнал. – 2013. - №15. – С.66-75.

23. Об утверждении концепции формирования и развития инновационно-промышленных кластеров в Республике Беларусь и мероприятий по ее реализации: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 16.01.2014 №27// Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО

«ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ.Респ. Беларусь. – Минск, 2014.

24. Инновационные кластеры и структурные изменения в российской экономике: отчет о НИР (заключ.) / ГУ Высшая школа экономики: рук. Темы С.В. Голованова. – М., 2010. – 145 с.

25. Элларян, А. Проблемы развития транспортно-логистических кластеров/ А. Элларян // Финансовая жизнь. – 2012.– №4. – С.60-63.

26. Транспорт и логистика Республики Беларусь, 2013 = Transport and logistics of the Republic of Belarus, 2013/ Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерство торговли Республики Беларусь, Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» – 5-е изд. – Минск, БАМЭ-Экспедитор, 2013. – 151 с.

27. Меньшенина, И.Г. Кластерообразование в региональной экономике / И.Г. Меньшенина, Л.М. Капустина. – Екатеринбург: Из-во Урал.гос. экон. ун-та, 2008. – 154 с.

УДК 333.101

## **ИННОВАЦИИ В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ КАК ФАКТОР СОЗДАНИЯ ДОЛГОСРОЧНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ ОРГАНИЗАЦИИ**

аспирант Сергиевич Т.В.

*Научный руководитель – д-р экон. наук Солодовников С.Ю.*

Белорусский национальный технический университет  
Минск, Беларусь

Приоритетной целью социально-экономического развития Республики Беларусь на ближайшие годы является рост благосостояния и улучшение условий жизни населения на основе совершенствования социально-экономических отношений, инновационного развития и повышения конкурентоспособности национальной экономики. Среди задач, определенных Программой