

**Ю.В. Семашко**

*racush.son@gmail.com*

*Белорусский национальный технический университет, Беларусь*

## **КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА РЕГИОНА КАК ФАКТОР ДИНАМИЧНОГО РАЗВИТИЯ СТРАНЫ**

В статье рассматривается проблема создания конкурентных преимуществ в регионе, решением которой может стать организация и развитие транспортно – логистического кластера.

Стремительно меняющаяся конкурентная среда и динамично развивающийся рынок оказывают прямое воздействие на экономику страны, желающей занять лидирующие позиции на мировой арене, стабильность которых определяется количеством имеющихся у нее явных источников преимущества. На текущий момент времени конкурентоспособность страны на мировых рынках во многом зависит от конкурентоспособности территорий, входящих в ее состав. Следовательно, конкурентные преимущества регионов могут качественно улучшить экономическое положение страны в целом.

Значительную роль в развитии экономики региона играют современные технологии управления. По оценкам зарубежных специалистов развитие и использование логистических принципов обслуживания, при котором логистические компании оказывают комплексные логистические услуги по доведению материальных потоков до конечного потребителя, может стать фактором повышения инвестиционной привлекательности региона, повысив тем самым, его конкурентоспособность.

В 1990-х годах основоположник теории конкурентных преимуществ М. Портер ввел в использование термин «кластер», отмечая, что предприятия отдельных отраслей могут располагаться в определенных районах региона. Конкурентоспособные организации оказывают положительное влияние на тех экономических субъектов, с которыми они вступают во взаимодействие, также повышая их конкурентоспособность. Данные предприятия, в свою очередь, влияют на рост конкурентоспособности предприятия – лидера. В результате экономическая эффективность региона возрастает.

Кластеры представляют собой объединение совместных усилий заинтересованных сторон, целью которого является достижение конкурентных преимуществ в условиях интернационализации экономики. Традиционный подход, как правило, сосредотачивает внимание на кластерах товарного производства, в то время как транспортно – логистическая сфера также может быть представлена как кластер, но кластер услуг.

Транспортно – логистический кластер (ТЛК) является частью транспортной структуры, включая в себя совокупность географически связанных организаций, занимающихся хранением, доставкой и сопровождением грузов, а также компаний, специализирующихся на обслуживании объектов инфраструктуры, во взаимодействии усиливающих конкурентные преимущества данной территории.

Создание и развитие ТЛК – достаточно новая, но уже пользующаяся большим вниманием, тема в современной экономической литературе. Интерес к данному вопросу возник благодаря ряду специфических особенностей, характерных для транспортно – логистических кластеров.

Во – первых, в экономике развитых стран растущим спросом пользуется сектор торгуемых услуг, в рамках которого ТЛК играют ведущую роль. Во – вторых, особое положение в экономике занимает транспортный сегмент, который наряду с городами и другими населенными пунктами участвует в формировании экономической географии региона.

Кластерный подход широко используется в экономике таких развитых стран как Германия, США, Япония, Финляндия, Китай. В Европейском союзе также построена и функционирует логистическая сеть, включающая не менее восьмидесяти ТЛК, доля транспортно-логистических услуг которых в общем объеме составляет около 40 %.

В большинстве случаев транспортно-логистические кластеры появляются благодаря естественному географическому положению региона, имеющего, в связи с этим, значительный транзитный потенциал.

Среди основных причин, лежащих в основе формирования и развития транспортно – логистического кластера можно выделить:

1. Общие потребности ряда экономических субъектов, удовлетворить которые можно с меньшими издержками при объединении усилий.
2. Обмен неявным знанием при осуществлении личных коммуникаций.
3. Осуществление компаниями совместных инвестиций в образование и научно – технические разработки.
4. Получение дополнительных конкурентных преимуществ за счет внутренней специализации.

Взаимосвязи между участниками логистического кластера формируют его структуру, отдельными элементами которой являются:

- производители, коммерческие посредники и потребители;
- транспортные компании;
- распределительные центры и терминалы;
- институты власти (органы таможенного, транспортного, финансового, санитарно-эпидемиологического и ветеринарного контроля);
- организации, принимающие косвенное участие в работе кластера (страховые компании, центры повышения квалификации персонала, консалтинговые и аналитические агентства);
- обслуживающие организации (автосервисы, дорожно-строительные компании).

Существует три основных категории транспортно-логистических кластеров:

1. Портовые ТЛК, формирующиеся на базе портов или портовых кластеров, включающих несколько близко расположенных друг к другу портов. Так, например, портовый кластер «Валенсия» состоит из трех средиземноморских портов Испании (Валенсия, Сагунто, Гандия).

2. Пограничные ТЛК, формирующиеся на основе транспортных узлов, находящихся на пересечениях крупных международных транспортных коридоров с государственными границами. На пограничном переходе между Германией и Данией расположен ТЛК «Падборг», благодаря которому небольшой поселок Падборг постепенно вырос в крупный транспортный центр.

3. Территориальные (региональные) ТЛК основываются на транспортных системах средних и крупных городов, а также городских населенных пунктов. В них, как правило, присутствуют грузовой и пассажирский сегменты. Высокий уровень развития территориальных ТЛК позволяет им удовлетворять не только местный спрос на грузовые и пассажирские транспортные услуги, но и междугородние, межрегиональные, а также международные потребности в них.

Среди положительных моментов создания ТЛК в регионе специалисты выделяют:

- формирование развитой инфраструктуры в секторе его развития;
- появление дополнительного источника инвестиций для региона;
- эффективное использование ресурсного потенциала региона;
- усиление внешнеэкономической интеграции.

Преимущества создания ТЛК можно рассматривать в двух аспектах: операционные (транспортные) преимущества, связанные с доставкой груза, и преимущества, получаемые за счет совместного потребления ресурсов и активов субъектов кластера.

Кластеры предоставляют широкие возможности для трудоустройства, создавая тем самым, дополнительные рабочие места в регионе своего присутствия. Растущий спрос на логистические услуги со стороны потребителей, требует наличия квалифицированной рабочей силы, способной такие услуги предложить, таким образом, помимо создания рабочих мест, в регионе увеличивается количество квалифицированных кадров. Воспользоваться квалифицированными кадрами может любая компания, т.к. они распределены между логистическими операторами на территории ТЛК.

По оценкам специалистов, дополнительным плюсом деятельности ТЛК является упорядоченное и четко спланированное перемещение грузов, позволяющее сократить расходы, связанные с обработкой информации, оформлением документов, а также улучшить сервис и сократить количество ошибок при грузопереработке.

Необходимо также отметить, что создание и развитие кластерных структур оказывает положительное влияние на экономическую политику государства в области образования, инновационных разработок и распространения новых технологий. Дополнительным плюсом кластеров является их тесная связь с малым бизнесом за счет обеспечения ему доступа к капиталу промышленных структур и возможности производить обмен новыми идеями между предпринимателями. Транспортно-логистические кластеры, имеющие развитую инфраструктуру, могут стать основой для развития малого и среднего бизнеса в регионе, усиливая, тем самым, деловую активность государства.

Использование кластерного подхода – новый инструментов бизнеса. Современная экономическая система работает по определенным правилам, используя рыночные институты, опираясь на законы, решая задачи по достижению поставленных целей. Тогда кластер, существующий в рамках заявленных правил, представляет собой четко отлаженную структуру, позволяющую продуктивно развиваться крупным компаниям, малому бизнесу, научным и консалтинговым центрам, образовательным учреждениям, региону и стране в целом. Итогом существования кластера является достижение синергетического эффекта, возникающего благодаря взаимовыгодному сотрудничеству конкурирующих предприятий.

## Литература

1. Евтодиева, Т.Е. Логистические кластеры: сущность и виды // Экономические науки. – 2011. – № 4 (77).
2. Евтодиева Т.Е. Экономическая сущность логистического кластера // Вестник Поволжского государственного университета сервиса. – 2011. – № 4 (18). – Серия «Экономика».
3. Проскура Д.В., Рогова Е.М., Ткаченко Е.А. Теоретические аспекты формирования региональной кластерной политики // Проблемы современной экономики. – 2008. – № 4 (28).