

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического
и транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Е. В. Кашина
« ____ » _____ 2017 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций
(автомобильный транспорт)»

**Развитие транспортной отрасли в формате территориального кластера
Красноярского края**

Пояснительная записка

Руководитель	_____	старший преподаватель	К. А. Мухина
	подпись, дата		
Выпускник	_____		А. А. Касумова
	подпись, дата		
Нормоконтролер	_____		К. А. Мухина
	подпись, дата		

Красноярск 2017

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического
и транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Е. В. Кашина
« ____ » _____ 2017 г.

**ЗАДАНИЕ
НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ
в форме бакалаврской работы**

Студенту Касумовой Алине Алиаббасовне

Группа УБ13-05

Направление подготовки: 38.03.01 «Экономика», профиль подготовки 38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций (автомобильный транспорт)»

Тема выпускной квалификационной работы: «Развитие транспортной отрасли в формате территориального кластера Красноярского края»

Утверждена приказом по университету № 2839/с от «06» марта 2017 г.

Руководитель ВКР: К. А. Мухина, старший преподаватель кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов» ИУБПЭ СФУ

Консультант: Ю. А. Хегай, кандидат технических наук, доцент кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов» ИУБПЭ СФУ

Исходные данные для ВКР:

- нормативно-правовые, законодательные акты Российской Федерации в области развития кластерной политики;
- стандарты качества транспортного обслуживания населения;
- статистические данные органов статистики Красноярского края;
- программы развития пилотных территориальных кластеров;
- данные исследований НИУ ВШЭ.

Перечень разделов ВКР:

- анализ теории и практики формирования транспортных кластеров;
- оценка социально-экономических показателей транспортной отрасли Красноярского края;
- разработка концепции автотранспортного кластера.

Перечень презентационного материала: актуальность и проблематика, цель и задачи бакалаврской работы; эволюция понятия кластер; стадии жизненного цикла кластера; кластеры России; сравнительный анализ российского и зарубежного опыта создания кластеров; среднемесячная

заработная плата и численность занятых по видам экономической деятельности; грузо- и пассажирооборот Красноярского края; требования стандартов транспортного обслуживания; составляющие кластера; формирование кластерообразующего ядра на основе ценовой регулирующей компоненты; SWOT-анализ транспортной отрасли Красноярского края; анализ возможностей и угроз; структура управления автомобильным кластером; схема управления кластерами; организационная структура автотранспортного кластера Красноярского края; схема финансовой поддержки развития кластера; процесс бюджетирования в автотранспортном кластере; сравнение моделей региона без использования кластерного подхода и с его использованием; оценка обеспеченности кластера инфраструктурами; модель тарифа; изменение показателей эффективности и состояния автотранспортных предприятий, входящих в кластер.

Руководитель ВКР

подпись

К. А. Мухина

Задание принял к исполнению

подпись

А. А. Касумова

« ____ » _____ 2017 г.

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Развитие транспортной отрасли в формате территориального кластера Красноярского края» содержит 97 страницы текстового документа, 1 приложение, 80 использованных источников, 25 листов презентационного материала.

РЕГИОНАЛЬНЫЙ КЛАСТЕР, КОНЦЕПЦИЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО КЛАСТЕРА, ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО КЛАСТЕРА.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка концепции автотранспортного кластера в регионе.

В дипломном проекте определены условия формирования автотранспортного кластера, доказана эффективность интеграции автотранспортных предприятий, дана оценка формирования транспортного кластера в Красноярском крае, а также описаны его механизмы управления и финансирования.

В рамках разработки автотранспортного кластера определены слабые и сильные стороны транспортной отрасли, развитость инфраструктуры, нормативно-правовая база поддержки кластерной политики в России и субъектах РФ, рассмотрены программы развития Красноярского края, а также обоснована необходимость создания автотранспортного кластера на территории края.

В результате применения кластерного подхода в транспортной отрасли Красноярский край станет инновационным центром, а оказываемые населению пассажирские услуги достигнут необходимого качества, что повысит конкурентоспособность перевозок не только на уровне региона, но и страны.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	7
1 Анализ теории и практики формирования транспортных кластеров.....	9
1.1 Классификационные признаки форм кластера.....	9
1.2 Зарубежный и Российский опыт формирования кластеров.....	17
1.3 Анализ функционирования и условий формирования транспортных кластеров.....	34
2 Оценка социально-экономических показателей транспортной отрасли Красноярского края.....	40
2.1 Оценка транспортной отрасли Красноярского края.....	40
2.2 Организационно экономические условия формирования транспортного кластера в Красноярском крае.....	51
2.3 SWOT анализ формирования транспортного кластера Красноярского края.....	57
3 Разработка концепции автотранспортного кластера.....	61
3.1 Структура управления автомобильным кластером региона.....	63
3.2 Механизм финансовой поддержки реализации кластерной политики....	71
3.3 Эффективность производственно-экономического внедрения автотранспортного кластера в регионе.....	76
Заключение.....	88
Список использованных источников.....	90
Приложение А Среднемесячная заработная плата и численность занятых по видам экономической деятельности.....	98

ВВЕДЕНИЕ

Формирование кластеров позволяет повысить конкурентоспособность национальной и региональной экономики, а также стимулирует внедрение инноваций. Кластер, представляя собой партнерские отношения, обеспечивает синергетический эффект, так как является суммой потенциалов входящих в него элементов. Кроме того, кластерный подход повышает роль регионов, создавая условия для привлечения инвестиций.

Тема выпускной квалификационной работы актуальна также на федеральном и региональном уровнях, так как концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года №1662-р, предусматривает создание сети территориально-производственных кластеров, реализующих конкурентоспособный потенциал территорий и обеспечивающих приток инвестиций в экономику региона.

Однако стоит отметить, что в России кластерная политика только развивается и пока широко не распространена, так как сталкивается с рядом проблем. Тем не менее, кластерный подход очень перспективен, следовательно, можно говорить о необходимости включения кластеров в проекты регионального развития.

В рамках выпускной квалификационной работы рассматривается формирование на территории Красноярского края автотранспортного кластера, который позволит решить проблемы транспортной отрасли, а именно:

- устаревший подвижной состав;
- неквалифицированный персонал;
- несоответствие стандартам качества;
- экологическая проблема: выбросы не соответствуют стандарту ЕВРО-4;
- проблема безопасности дорожного движения;
- неразвитость инфраструктуры;
- недостаточность финансирования и другие.

Создание регионального автотранспортного кластера позволит повысить эффективность функционирования инфраструктурных подсистем. Становится возможным использование интегрированной системы автовокзалов и автостанций, включая автоматизированную систему продажи билетов и интегрированного сервиса.

Необходимость создания подобного кластера также обуславливает лидирующая позиция автомобильного транспорта в общем объеме перевезенных пассажиров. Поэтому автомобильный общественный транспорт является важнейшим элементом транспортной системы Красноярского края.

Таким образом, создание автотранспортного кластера позволит усовершенствовать все виды перевозок и вывести транспортную отрасль края на мировой уровень.

Целью выпускной квалификационной работы является развитие транспортной отрасли в формате территориального кластера Красноярского края.

Для достижения поставленной цели необходимо выполнить следующие задачи:

- изучить классификационные признаки форм кластера;
- изучить и сравнить зарубежный опыт и опыт России в формировании кластеров;
- проанализировать условия формирования транспортных кластеров;
- оценить транспортную отрасль Красноярского края;
- произвести SWOT анализ транспортного кластера Красноярского края;
- определить структуру управления автомобильным кластером региона;
- описать механизм финансовой поддержки реализации кластерной политики;
- определить эффективность производственно-экономического внедрения автотранспортного кластера в регионе.

1 Анализ теории и практики формирования транспортных кластеров

1.1 Классификационные признаки форм кластера

Понятие «кластер» было введено в научный оборот американским бизнес-экономистом М. Портером в 1990 году. Оно появилось в результате исследований конкурентного преимущества и было применено в качестве метода исследований, в результате которых М. Портер выявил некое достаточно значительное отклонение конкурентоспособности, сконцентрированное в определенной географической точке, была выявлена совокупность предприятий, расположенных на определенных территориях, оказавшихся более конкурентоспособными, чем предприятия, расположенные на других территориях. Данное явление и было названо М. Портером кластером [1].

Согласно русскоязычному переводу работы М. Портер дает два определения кластеров.

1. Кластеры – это сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в родственных отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, агентств по стандартизации, торговых объединений) в определенных областях, конкурирующих, но при этом ведущих совместную работу.

2. Кластер или промышленная группа – это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере, характеризующихся общностью деятельности и взаимодополняющих друг друга [1].

Считается, что первое понятие более точное и верное, так как при переводе на русский язык допускались некоторые неточности. Второе определение отождествляет кластер и промышленную группу, но это не совсем верно. Кластер более обширное понятие, проявляющееся в различных отраслях.

Законодательное определение «кластер» на уровне федеральных законов отсутствует. Поэтому его описывают множество научных деятелей, которые, как правило, вносят свое видение. Эволюция данного термина представлена в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Эволюция термина «кластер»

Автор	Определение
М. Портер (1990)	Сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, агентств по стандартизации, а также торговых объединений) в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем и ведущих совместную работу
М. Энрайт (1996)	Региональный кластер – промышленные группы, члены которых находятся в непосредственной близости друг от друга
Д. Якобс (1996)	Географическое или пространственное объединение видов экономической деятельности, горизонтальные и вертикальные отношения между отраслями промышленности, использование общих технологий, наличие главного участника, а также качества сетей фирм и их кооперации
С. Розенфельд (1997)	Концентрация предприятий, получающих синергетический эффект из-за их географической близости и взаимозависимости; географически ограниченная концентрация сходных, связанных или дополняющих видов коммерческой деятельности, с активными каналами для деловых сделок, коммуникаций и диалога, которая определяет специализированную инфраструктуру, рынки труда и услуг и которая сталкивается с общими возможностями и угрозами
Э. Фезер (1998)	Связанные и поддерживающие учреждения, повышающие в результате этой связи свою индивидуальную конкурентоспособность
А. Мигранян (2002)	Сосредоточение наиболее эффективных и взаимосвязанных видов экономической деятельности, которые осуществляют успешно конкурирующие фирмы, обеспечивая конкурентные позиции на отраслевом, национальном и мировом рынках
М. Войнаренко (2003)	Концепция «5-И»: Интеграция, Инициатива, Интерес, Инновации, Информация, которые являются условиями эффективного функционирования кластеров, которые характеризуются тесными взаимосвязями между его участниками, кооперацией и конкуренцией, ориентацией на рыночный спрос, отсутствием противоречий со стратегией регионального развития
А. Праздничных (2003)	Организм, или «региональная экосистема», обеспечивающая конкурентоспособность участников кластера
В. Третьяк (2004)	Отраслевая или географическая концентрация предприятий, которая позволяет достичь эффекта «внешней экономии» за счет взаимодействия с поставщиками и создания группы узкоспециализированных фирм

Продолжение таблицы 1.1

Автор	Определение
К. Кителс, Г. Линдквист (2006)	Термин «кластер» относится к группе компаний и других институтов в связанных отраслях, которые размещены совместно в специфическом географическом регионе
Ю.В. Винокурова (2008)	Инновационные кластеры – комплексы предприятий (промышленных компаний, исследовательских центров, финансовых и научных учреждений), органов государственного управления, профсоюзов, общественных организаций на базе территориальной концентрации сетей специализированных поставщиков, основных производителей и потребителей, связанных технологической цепочкой.
Г.А. Яшева (2009)	Кластер товаропроизводителей рассматривается как сетевая организация комплементарных территориально взаимосвязанных отношениями сотрудничества предприятий и организаций (включая специализированных поставщиков, в том числе услуг, а также производителей и покупателей), объединенных вокруг научно- образовательного центра, которая связана отношениями партнерства с местными учреждениями и органами государственного и регионального управления с целью повышения конкурентоспособности предприятий, регионов и национальной экономики
В.К. Щербин (2010)	Промышленные или инновационные кластеры – комплексы предприятий (промышленных компаний, исследовательских центров, научных учреждений), органов государственного управления, профсоюзов, общественных организаций и пр. на базе территориальной концентрации сетей специализированных поставщиков, основных производителей и потребителей, связанных технологической цепочкой. Эти комплексы выступают альтернативой секторальному (отраслевому) подходу
С.А. Помитов (2011)	Объединения производственных компаний, научно-исследовательских и образовательных учреждений, поставщиков оборудования и услуг, географически расположенных в непосредственной близости друг от друга и работающих совместно с целью получения конкурентных преимуществ, создания наукоемкой и высокотехнологичной продукции
Понятие кластера глазами современных экономистов	
Я.И. Дронова	Кластер – это географически локализованная меж организационная сеть, определяющая одну из наиболее значимых специализаций места ее расположения, объединяющая конкурирующие и связанные поставками предприятия, органы власти, научные и другие организации с целью взаимовыгодного обмена ресурсами и знаниями.
Д. Хааг	Кластер – это индустриальный комплекс, сформированный на базе территориальной концентрации сетей специализированных поставщиков, основных производителей, связанных технологической цепочкой, и выступающих альтернативой секторальному подходу.

Окончание таблицы 1.1

Автор	Определение
А. Н. Асаул	Кластер – это объединение бизнес-субъектов, функционирующих в пределах четко очерченных территориальных образований.
В. П. Третьяк	Кластер – это совокупность институтов, локализованных на определенной территории и связанных между собой транзакционными и трансформационными связями.
Д. А. Ялов	Кластер – это сеть поставщиков, производителей, потребителей, элементов промышленной инфраструктуры, исследовательских институтов, взаимосвязанных в процессе создания прибавочной стоимости.

Таблица составлена с использованием публикаций В. С. Фатеева, Е. М. Белоцерковской и М. В. Шептухина [2, 3] и других авторов.

Исходя из определений, представленных выше можно сделать вывод, что они имеют ряд различий вследствие разного видения, перевода с иностранного языка и вида кластера, применительно к которому дано определение. Несмотря на это они имеют общие и самые важные аспекты: географическая близость и взаимозависимость предприятий. Первый из них обеспечивает дешевизну и быстрые сроки поставки, а также обмен неявными знаниями. Второй аспект содержит большое разнообразие связей, например, специализация в конкретной области деятельности и общие технологии. Еще одним важным условием существования кластера является наличие конкуренции внутри него, которая является его движущей силой. М. Портер вывел зависимость, чем выше конкуренция внутри кластера, тем выше производительность труда и соответственно конкурентоспособность кластера в целом. Также, современные кластеры не обходятся без инновационной активности. То есть предприятия совместно развиваются, обмениваясь информационными и другими технологиями и даже ноу-хау.

Создание кластеров позволяет предприятиям, входящим в него стремительнее и легче достичь главной цели – экономического роста своего бизнеса. Это происходит благодаря облегчению доступа к поставщикам,

рабочей силе, информации, технологиям, а также стимулированию процесса развития и внедрения нововведений.

Каждый кластер проходит через некоторое количество стадий. Они могут не быть идентичными, и темп их развития может меняться. Однако существует некая логика пути, по которому кластеры развиваются, которая делает возможным определить некоторые характерные модели. Даже при том, что точная форма и направление будут зависеть от определенных обстоятельств, кластер проходит через следующие стадии жизненного цикла, рисунок 1.1.

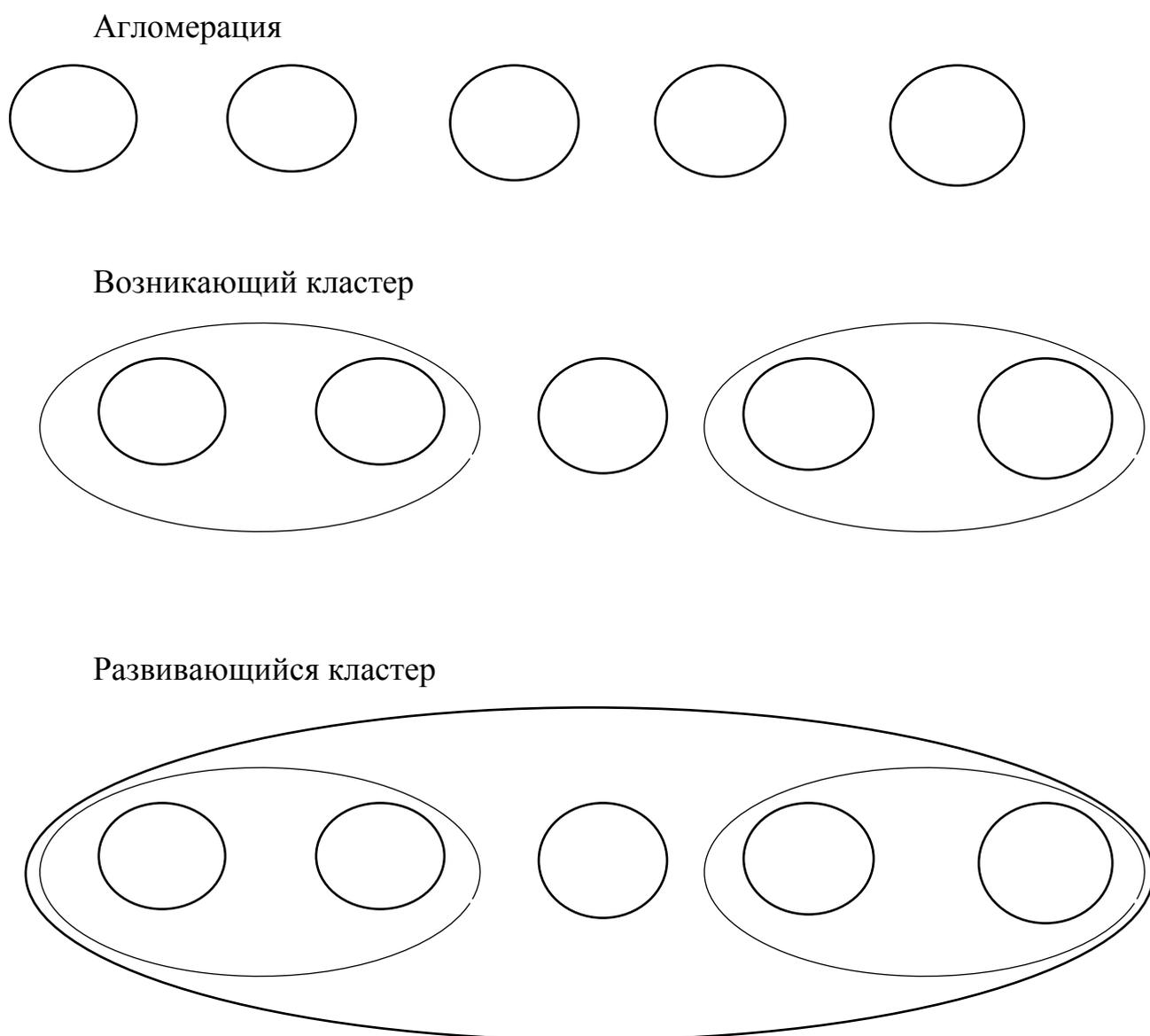
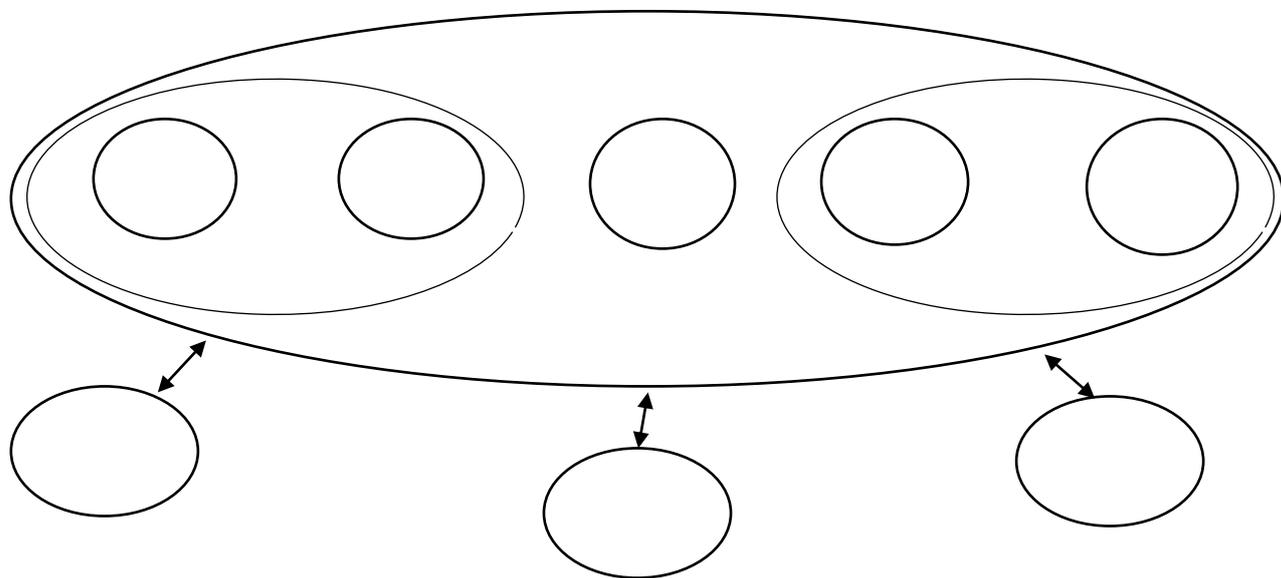


Рисунок 1.1 – Стадии жизненного цикла кластера, лист 1

Зрелый кластер



Трансформация

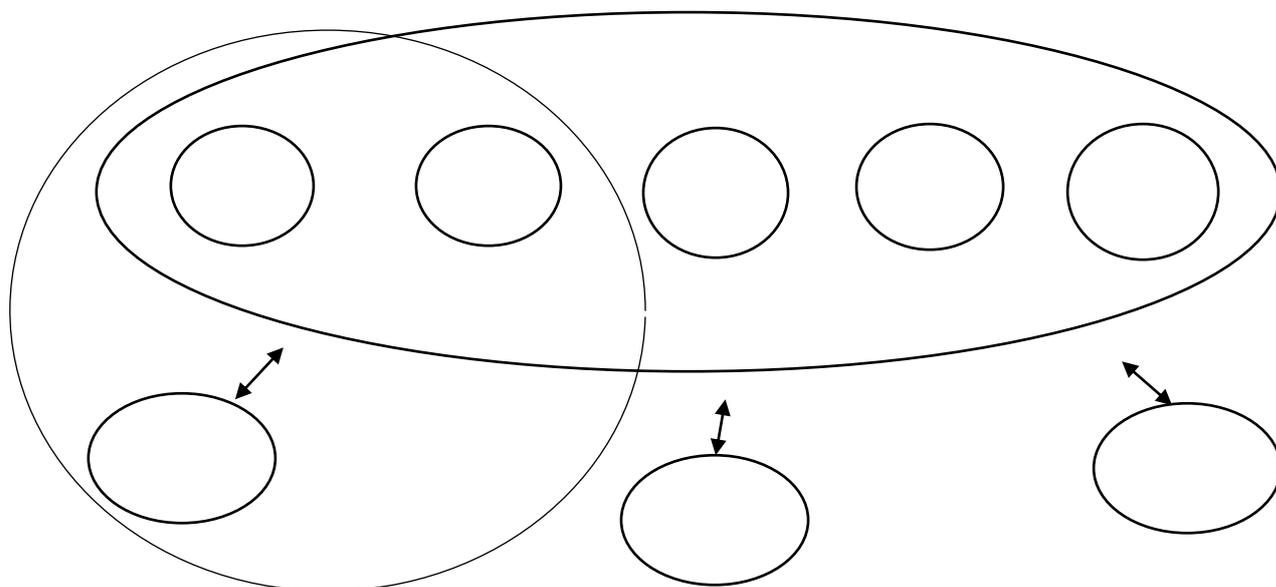


Рисунок 1.1, лист 2

Итак:

- агломерация. В регионе существует некоторое количество компаний и других действующих лиц.

- возникающий кластер. Некоторые участники агломерации начинают кооперироваться вокруг основной деятельности и реализовывать общие возможности через свою связь.

- развивающийся кластер. Поскольку возникают или вовлекаются новые участники той же или связанной деятельности в регионе, новые связи возникают между всеми этими новыми действующими лицами. Могут появиться формальные и неформальные институты поддержания сотрудничества.

- зрелый кластер. Зрелый кластер уже достиг некоторой критической массы действующих лиц. Он также развил связи за своими пределами, с другими кластерами, направлениями деятельности, регионами.

- трансформация. С течением времени рынки, технологии и процессы изменяются, так же, как кластеры. Для кластера, чтобы выжить, быть жизнеспособным, избежать застоя и распада, необходимо производить инновации и адаптироваться к изменениям. Он может избрать форму преобразования в один или несколько новых кластеров, которые сосредотачиваются вокруг другой деятельности или просто изменить пути, которыми поставляются продукты и услуги. Кластер не оформляется в качестве единого юридического лица и не является единым хозяйствующим субъектом. Достаточно часто встречается совместное планирование хозяйственной деятельности группами хозяйствующих субъектов, временно объединяющихся для реализации совместных проектов [3].

Что касается классификации, для кластеров используется обширный ряд признаков. Их классифицируют по таким параметрам, как: географическое положение, близость поставщиков, состояние конкурентоспособности, доступ к специализированным услугам, наличие капитала, развитие трудового потенциала, наличие специализированных учебных заведений и исследовательских организаций, отраслевая принадлежность и другие.

По характеру появления существуют: стихийно формирующиеся или спонтанно созданные кластеры предприятий, а также осознанно, преднамеренно или искусственно созданные кластеры предприятий.

По природе кластеры подразделяют на реальные кластеры предприятий и ложные кластеры предприятий.

По технологическим параметрам выделяют кустарные, индустриальные, то есть производящие традиционные товары, интеллектуальные или инновационные.

По способу формирования кластеры могут быть с региональной формой экономической деятельности (регионально ограниченные объединения внутри родственных секторов вокруг научного или промышленного центра); кластеры с вертикальными производственными связями в узких сферах деятельности, образованные вокруг головных фирм или сети основных предприятий, охватывающих процессы производства, поставки и сбыта; отраслевые кластеры (объединение предприятий в различных областях промышленности, например, «фармацевтический кластер»); промышленные кластеры.

В рамках выпускной квалификационной работы остановим свое внимание на региональных кластерах.

Итак, региональный кластер – это совокупность фирм, университетов и других организаций, связанных в определенной производственной области в определенном регионе, где синергия достигается при помощи конкуренции и кооперации между участниками. В данном случае синергетический эффект от взаимодействия организаций, входящих в такой кластер, достигается уже за счет возникающей региональной связи: все предприятия региона взаимодействуют на основе конкурентно-партнерских отношений ради достижения общей цели – развитие региона в целом как кластера. При этом все субъекты хозяйствования находятся в равных условиях для осуществления своей деятельности: одна территория, одно законодательство [4].

Региональные кластерные структуры являются наиболее устойчивыми сегментами региональной экономики в силу своей устойчивости и причинной

обусловленности связей и коммуникаций, возникающих в кластере. Естественный характер возникающих связей между предприятиями в рамках производственных технологических цепочек от сырья до конечного продукта, возможности мгновенного доступа и совместного использования всей производственной и социальной инфраструктуры, позволяют достигать максимальной производительности труда при снижении себестоимости [5].

Механизм создания конкурентоспособного регионального кластера содержит четыре этапа, представленные на рисунке 1.2.

ЭТАП I. Диагностика условий и факторов формирования по методологии ромба конкурентных преимуществ М. Портера			
Факторные условия	Условия, определяющие стратегию фирм и конкуренцию	Условия спроса	Родственные и поддерживающие отрасли
ЭТАП II. Формирование организационной структуры кластера Определение состава организаций участников. Развитие коммуникаций между участниками. Определение принципов функционирования. Определение масштабов совместной деятельности. Утверждение норм и правил взаимодействия между участниками			
ЭТАП III. Формирование системы управления кластером Создание координационного совета. Разработка общей стратегии развития кластера. Определение источников и объемов финансовых ресурсов. Определение мер государственной и муниципальной поддержки			
ЭТАП IV. Оценка эффективности, влияния кластера на экономику региона			

Рисунок 1.2 – Механизм создания конкурентоспособного регионального кластера

По данным рисунка можно сделать вывод, что кардинальных отличий формирования регионального кластера от любого другого нет и учтены все обязательные условия существования кластера. На мой взгляд, оценка эффективности и влияния кластера на экономику региона является самой значимой, так как если объединение предприятий в кластер не приводит к экономическому росту и повышению конкурентоспособности, то такое объединение, можно сказать, бессмысленно.

1.2 Зарубежный и Российский опыт формирования кластеров

В мировой практике образовались североамериканская, европейская и азиатская модели кластерообразования, что обусловлено традициями развития экономики разных стран, отраслевой структурой промышленности, емкостью национальных и региональных рынков, ролью государства в экономической системе, обеспеченностью факторными условиями.

Североамериканская модель регионального кластерообразования характеризуется малым вмешательством федерального правительства в процесс регионального кластерного развития и выражается в поддержании общих конкурентных условий и реализации направлений общего характера. В США наиболее сильно выражена конкуренция между фирмами, большинство взаимосвязей опосредуется рынком, что является основным фактором развития кластера североамериканской модели.

Европейский регион отличается активной ролью федеральной власти в процессе реализации принципов регионального кластерообразования, определяя методические основы, содействуя организационному развитию, осуществляя финансовую поддержку. Это связано с зависимостью от внешних поставок стратегических видов ресурсов, узостью национальных рынков сбыта. Особенностью кластерной модели европейского региона является характер взаимоотношений «государство – бизнес». Если в США они дистанцируются друг от друга, то в Европе государство взаимодействует с предпринимателями, но без прямого проникновения в структуры крупных частных фирм, что отличает ее от азиатской модели отношений «государство – бизнес» [5].

Развитие региональных кластеров в азиатской модели происходит за счет зарубежных инвестиций и активной государственной поддержки. На основе анализа зарубежного опыта в работе показана ведущая роль кластеров в стимулировании регионального развития, увеличения занятости, росте бюджетных доходов, привлечении инвестиций.

Компании, находящиеся в кластере, имеют более высокие показатели прибыли, производительности труда, объема продаж. Мировой опыт свидетельствует, что производительность труда предприятий, входящих в кластер, на 20–40% выше, чем на аналогичных предприятиях, не входящих в кластер. По данным Гарвардской школы бизнеса, в экономике США более 32% занятости, не включая бюджетный сектор, обеспечивают кластеры. Уровень заработной платы 19 в штатах, где функционируют кластеры, на 29% выше, чем в среднем по стране. Доля ВВП США, производимого в кластерах, составляет порядка 60% [5].

Помимо изложенных выше моделей на сегодняшний день выделяют еще японскую, скандинавскую, западноевропейскую, итальянскую и восточно-европейскую.

Структура и особенности построения моделей кластерообразования представлены в таблице 1.2 [7].

Таблица 1.2 – Структура и особенности построения моделей кластерообразования

Модел	Представители модели	Участник и кластера	Роль государства (государственная политика поддержки кластеров)	Цели кластеризации	Особенности
1	2	3	4	5	6
Североамериканская	США, Канада	Крупные организации (США); крупные, средние и малые организации (Канада)	На региональном и муниципальном уровне (США); поддержку осуществляют все уровни власти; кластерная стратегия является частью национальной инновационной политики (Канада)	Рост конкурентоспособности; экспортоориентированность; инновационное развитие; коммерциализация НИОКР	Ярко выражена конкуренция между предприятиями (США); кластеры входят в сети, выходящие за пределы их регионов (Канада); кластеры функционируют как на основе традиционных отраслей промышленности, так и в высокотехнологичных отраслях; велика роль организаций сотрудничества и научно-исследовательских учреждений

Японская	Япония, Индия, Китай	Фирмы-лидеры с масштабным производством и фирм-поставщики; крупный, средний, малый бизнес и государство (Индия, Китай)	На региональном и муниципальном уровнях (Япония); государство играет ключевую роль (Индия, Китай)	Повышение качества жизни (Япония); экспортоориентированность (Индия, Китай); инновационное развитие, рост конкурентоспособности	Инновационность, мощный сектор НИР, развитая система образования; велика роль технопарков (Япония); основным источником финансирования являются иностранные инвестиции (Индия, Китай); кластеры функционируют как на основе традиционных отраслей промышленности, так и в высокотехнологичных отраслях; приоритетным является развитие высокотехнологичных кластеров (Индия, Китай); крупные организации – чаще всего иностранные фирмы, окруженные сетью местных поставщиков (Китай)
----------	----------------------	--	---	---	---

Продолжение таблицы 1.2

1	2	3	4	5	6
Скандинавская	Финляндия, Дания, Норвегия, Швеция	Крупные, средние и малые предприятия (Дания, Норвегия, Швеция); крупные организации (Финляндия)	На уровне инновационной, технологической и региональной политики (Финляндия, Норвегия); на общенациональном и региональном уровнях (Дания, Швеция)	Рост конкурентоспособности (Финляндия); инновационное развитие, повышение качества жизни	Инновационность, мощный сектор научных исследований и разработок, развитая система образования; велика роль научно-исследовательских учреждений и организаций сотрудничества (Финляндия, Норвегия); кластеры функционируют как на основе традиционных отраслей промышленности, так и в высокотехнологичных отраслях; наиболее динамично развиваются высокотехнологичные кластеры (Финляндия); наличие трансграничных кластеров; высокий уровень развития местных венчурных фондов (Швеция)

Западноевропейская	Германия, Австрия, Бельгия, Великобритания, Франция	Крупные, средние и малые предприятия	На уровне инновационной, технологической и региональной политики (Германия, Австрия); на общенациональном (Великобритания, Франция) и региональном уровне (Бельгия, Великобритания, Франция); формирование и развитие кластеров – естественный процесс (государство лишь содействует ему)	Повышение конкурентоспособности; инновационное развитие; экспортоориентированность (Германия, Австрия, Бельгия); повышение качества жизни (Великобритания)	Большая часть кластеров относится к высокотехнологичным; присутствуют и невысокотехнологичные кластеры, которые успешно функционируют и развиваются; велика роль научно-исследовательских учреждений и организаций сотрудничества; наличие трансграничных кластеров (Германия, Австрия, Бельгия, Франция); специфика распределения кластеров по регионам исходя из специализации (Великобритания)
Итальянская	Италия, Румыния, Испания	Малые предприятия (Италия, Румыния); малый и средний бизнес (Испания)	На уровне инновационной, технологической и региональной политики (Италия); на национальном (Румыния) и региональном уровне (Румыния, Испания)	Повышение конкурентоспособности; экспортоориентированность (Италия, Испания); повышение качества жизни (Испания)	Преобладают невысокотехнологичные кластеры, базирующиеся на традиционных отраслях промышленности; в состав многих кластеров входит значительное количество итальянско-румынских предприятий (Румыния)

Окончание таблицы 1.2

1	2	3	4	5	6
Восточноевропейская	Страны Вышеградской группы; Болгария, Украина, Россия	Крупные, средние и малые предприятия (Россия)	На национальном (федеральном для России) и региональном уровне	Рост конкурентоспособности; экспортоориентированность (страны Вышеградской группы); повышение качества жизни; импортозамещение (Украина); инновационное развитие	Процесс кластеризации поддерживается специальными программами ЕС (страны Вышеградской группы, Болгария, Украина); ориентация на удовлетворение внутреннего рынка (Украина); значительное количество кластеров является потенциальными либо находится на стадии формирования и развития (Россия); большая часть кластеров относится к невысокотехнологичным; приоритетным является создание инновационных кластеров

Азиатская	Армения, Казахстан, Турция	Крупные, средние и малые предприятия	На национальном уровне	Экспорториентиро- ванность; импортозамещение; рост конкурентоспособнос- ти	Большая часть кластеров относится к невысокотехнологичным; создаются высокотехнологичные кластеры
-----------	----------------------------------	---	---------------------------	---	---

В целом, опыт развитых стран доказывает, что в настоящее время создание современных технологий должно базироваться прежде всего на процессах интеграции, в том числе посредством развития кластеров. Этот опыт особенно актуален для развивающихся государств и стран с переходной экономикой, для которых инновационное развитие является одной из главных задач. Несмотря на разнообразие подходов большинство промышленно развитых стран, а также ряд развивающихся государств выработали для себя ту или иную кластерную стратегию.

Как показывает зарубежный опыт, области возникновения кластеров различны и трудно прогнозируемы. Они возникают как естественным путем, так и при активной помощи государства, то есть возникновение кластера может быть инициировано как снизу (организациями), так и сверху (государством), кроме того возможно инициирование извне (организациями-донорами). Здесь стоит отметить, что независимо от инициатора кластеры не возникают на пустом месте, к этому всегда есть предпосылки, например, исторически сложившаяся специализация и устойчивые связи, предпринимательская активность, особые природные условия и ресурсы и другие. В настоящее время подход, основанный на кластерах в реализации научно-промышленной политики, разрабатывается во всех странах мира, причем кластерные структуры весьма разнообразны.

Мировой опыт свидетельствует об эффективности различных видов кластеров: региональных, национальных, трансграничных и транснациональных; кластеров традиционных отраслей и инновационных (высокотехнологичных) кластеров; кластеров, производящих товары, и кластеров, оказывающих услуги.

Для наглядности приведем данные об основных отраслевых направлениях кластеризации экономики некоторых стран и сведем их в таблицу 1.3.

Таблица 1.3 – Основные отраслевые направления кластеризации экономики некоторых стран

Отраслевые направления	Страна
Электронные технологии и связь, информатика	Швейцария, Финляндия, Китай, Индия
Биотехнологии и биоресурсы	Нидерланды, Франция, Германия, Великобритания, Норвегия, США
Фармацевтика и косметика	Дания, Швеция, Франция, Италия, Германия, США
Агропроизводство и пищевое производство	Финляндия, Бельгия, Франция, Италия, Нидерланды
Нефтегазовый комплекс и химия	Швейцария, Германия, Бельгия
Машиностроение, электроника	Нидерланды, Италия, Германия, Норвегия, Ирландия, Швейцария, Китай, Япония
Здравоохранение	Швеция, Дания, Швейцария, Нидерланды
Коммуникации и спорт	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
Транспорт и логистика	Нидерланды, Франция, Германия, Финляндия, США, Китай, Голландия

Как видно из таблицы, в зарубежных странах транспортная отрасль играет далеко не последнюю роль. В России же количество и направленность кластеров заметно отличается, это связано с тем, что процесс кластеризации развивается стихийно и спонтанно, нередко по инициативе регионов или отдельных крупных компаний. На сегодняшний день многие регионы России активно планируют создание и развитие на своей территории кластеров, отдельные субъекты даже считают, что кластеры уже существуют, выдавая тем самым желаемое за действительное.

Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года определяет одним из основных направлений развития экономики создание новых центров социально-

экономического развития за счет создания сети территориально производственных кластеров, реализующих конкурентный потенциал территорий. На федеральном уровне Министерство экономического развития РФ выступает координатором реализации кластерной политики в регионах, которая должна стимулировать инновации, прямые иностранные инвестиции и экономический рост в регионах с потенциальными кластерами. Концепция кластерной политики включает три основных блока: ведомственная поддержка развития кластеров, меры для поднятия конкурентоспособности участников кластеров, создание благоприятных условий для развития кластеров.

Формирование кластерной политики в субъектах Российской Федерации представлено в таблице 1.4.

Таблица 1.4 – Формирование кластерной политики в субъектах Российской Федерации

Субъект РФ	Нормативный акт	Кластер	Институт развития в регионе	Условие развития в кластере
Санкт-Петербург	ФЗП «Развитие фармацевтической и медицинской промышленности РФ на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу», Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 22.04.2010 № 419 «О концепции создания фармацевтического кластера в Санкт-Петербурге»	Фармацевтический кластер	Некоммерческое партнерство «Медико-фармацевтические проекты. XXI век» Особая экономическая зона «Ново-Орловское» ОЭЗ «Нойдорф» Промышленная зона «Пушкинская»	Доминирующая фирма Развитая инновационная инфраструктура

Продолжение таблицы 1.4

Субъект РФ	Нормативный акт	Кластер	Институт развития в регионе	Условие развития в кластере
Самарская область	Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года	Автомобильный кластер Самара-Тольятти	Отсутствует	Доминирующая фирма Системообразующий сектор
Липецкая область	Отсутствует	Промышленный кластер по производству бытовой техники	Особая экономическая зона	Доминирующая фирма

Калужская область	Стратегия развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 года ВЦП «Формирование и развитие кластерных образований в Воронежской области в 2011-2013 годах»	Автомобильный кластер	Агентство инновационного развития – центр кластерного развития Калужской области, член Ассоциации инновационных регионов России	Доминирующая фирма
Алтайский край	Стратегия развития фармацевтической промышленности РФ «ФАРМА-2020» Постановление Правительства РФ от 29.03.2011 № 216 «О сохранении статуса наукограда РФ за городом Бийском (Алтайский край)»	Алтайский биофармацевтический кластер	Некоммерческое партнерство «Алтайский биофармацевтический кластер» Особая экономическая зона	Объединение малых и средних предприятий на основе взаимовыгодного сотрудничества
Ярославская область	Концепция кластерной политики до 2015 года ФЦП «Развитие фармацевтической и медицинской промышленности РФ на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу»	Фармацевтический кластер	Региональная корпорация развития	Доминирующая фирма
	Постановление Правительства области от 14.08.2009 № 850-п «О координационном совете по созданию и развитию туристско-рекреационного кластера в Ярославской области» Концепция создания туристско-рекреационного кластера в Ярославской области	Туристско-рекреационный кластер	Координационный совет по созданию и развитию туристско-рекреационного кластера в Ярославской области	Отсутствует
Вологодская область	Долгосрочная целевая программа «Развитие льняного комплекса Вологодской области на 2019-2012 годы»	Льняной кластер	Отсутствует	Доминирующая фирма Государственно-частное партнерство Человеческий фактор

Окончание таблицы 1.4

Субъект РФ	Нормативный акт	Кластер	Институт развития в регионе	Условие развития в кластере
Свердловская область	Проект кластерной политики Свердловской области	IT-кластер	Отсутствует	Инициатива снизу
		Фармацевтический кластер		Инициатива снизу
Ульяновская область	Областная целевая программа от 23.09.2009 № 35/342-П «Ульяновск – авиационная столица» на 2009-2011 годы»	Авиационный кластер		Доминирующая фирма

Республика Татарстан	Концепция кластерного развития секторов экономики и социальной сферы на 2011-2015 годы	ИТ-кластер	Член Ассоциации инновационных регионов России Особая экономическая зона «Алабуга», Технополис «Химград», Индустриальный парк «КИП Мастер», Индустриальный парк «Камские поляны»	Отсутствует
Воронежская область	Ведомственная целевая программа «Формирование и развитие кластерных образований в Воронежской области в 2011-2013 годах» Проект концепции формирования и развития ИТ-кластера на территории Воронежской области, 2012 год	Кластер производителей нефтегазодобывающего и химического оборудования	Агентство по инновациям и развитию	Отсутствует
		Кластер авиастроения		
		Радиоэлектронный кластер		
		Кластер электромеханики		
Москва	Концепция кластерной политики города Москвы в сфере малого и среднего предпринимательства	Отсутствует	Особая экономическая зона	Отсутствует
Республика Башкортостан	Кластерная политика Республики Башкортостан План мероприятий по реализации кластерной политики Республики Башкортостан до 2012 года	Отсутствует	Центр кластерного развития Республики Башкортостан	Отсутствует
Камчатский край	Проект краевого закона «О кластерной политике в Камчатском крае»	Отсутствует	Отсутствует	Отсутствует

В данной таблице представлен далеко не весь перечень существующих кластеров на территории РФ и нормативных актов, регулирующих их деятельность и развитие. Количество кластеров разной отраслевой направленности возрастает с каждым годом.

Согласно Российской кластерной обсерватории развитие и создание новых территориальных кластеров является одним из самых важных и

инвестируемых направлений экономического развития страны в целом. Министерство экономического развития РФ запустило в 2013 году конкурс на проекты, так называемых, пилотных территориальных кластеров. Начиная с 2013 года реализация мероприятий, направленных на развитие пилотных кластеров, поддерживается за счёт средств субсидий из федерального бюджета.

С 2013 по 2015 год на эти цели было выделено 5,05 млрд рублей, в том числе в 2013 году – 1,3 млрд рублей на поддержку 14 пилотных кластеров, в 2014 году – 2,5 млрд рублей на поддержку 25 кластеров. В 2015 году на предоставление субсидий предусмотрено 1,25 млрд рублей, количество кластеров увеличилось до 26 (расположены на территории 21 субъекта Российской Федерации) [8].

Региональные программы развития территориальных кластеров рассчитаны на разные сроки реализации. Большинство из них имеют среднесрочный горизонт планирования (3–4 года): до 2015 и 2016 гг. Исключениями стали программы Новосибирской и Ульяновской областей на период до 2017 и 2020 гг. соответственно. Для наглядности соотношения сроков реализации и регионов воспользуемся рисунком 1.3 [9].

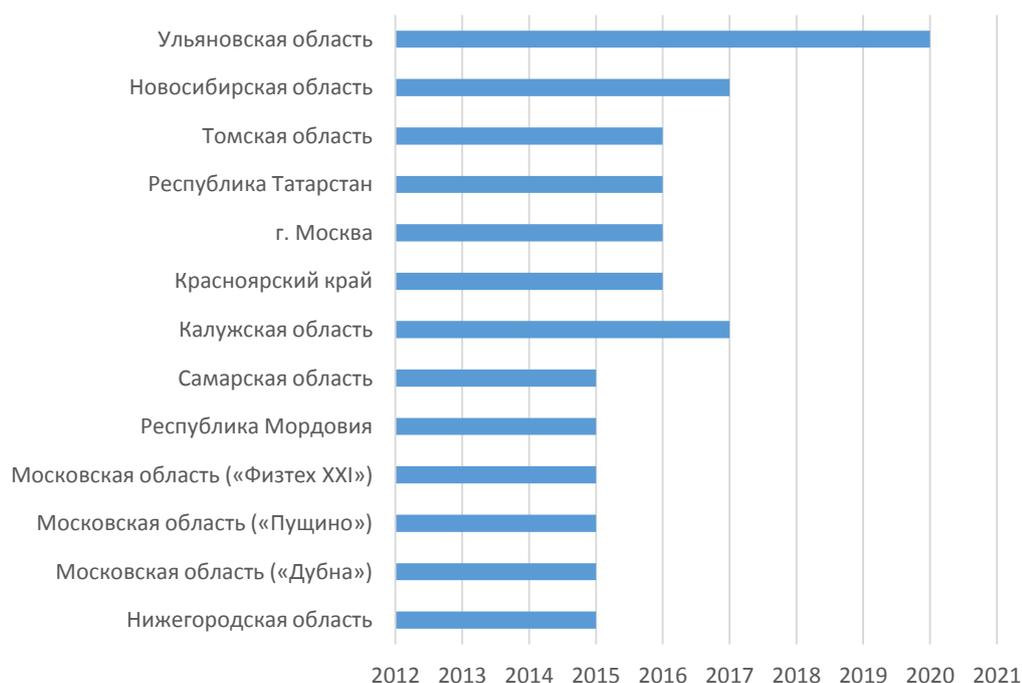


Рисунок 1.3 – Сроки реализации региональных программ развития инновационных территориальных кластеров

На рисунке видно, что большая часть программ должна была быть выполнена до 2015-2016 гг. К сожалению, не все они на сегодняшний день реализованы. В России гораздо большее значение, чем в зарубежных кластерных инициативах, уделено обеспечению исходных условий развития кластеров, например, усилению объектов инновационной, образовательной и базовой инфраструктуры. Региональные органы власти подтверждают это тем, что связывают потенциал повышения конкурентоспособности территориальных кластеров в первую очередь с реализацией понятных им инфраструктурных проектов.

Далее рассмотрим исследование НИУ «Высшая школа экономики» на основе данных Министерства экономического развития Российской Федерации об отраслевой направленности территориальных кластеров, которые были профинансированы в рамках программы развития 2013 года. Анализ представлен в таблице 1.5 [9].

Таблица 1.5 – Отраслевая направленность кластеров, которые были профинансированы в рамках программы развития 2013 года

Субъекты РФ	Направление						
	1	2	3	4	5	6	7
г. Москва	+				+		
Калужская область	+				+		
Красноярский край	+				+		
Московская область: - «Дубна» - «Пушино» - «Физтех XXI»		+			+		
Нижегородская область	+				+		
Новосибирская область					+		
Республика Мордовия	+				+		
Республика Татарстан	+						
Самарская область	+				+		
Томская область	+				+		
Ульяновская область	+						+
Общее количество заявок на софинансирование направления	9	2	0	0	11	0	1

В данной таблице цифры в графах обозначают следующие направления деятельности:

- обеспечение деятельности специализированных организаций, осуществляющих методическое, организационное, экспертно-аналитическое и информационное сопровождение развития территориальных кластеров – 1;
- профессиональная переподготовка, повышение квалификации и проведение стажировок работников организаций, указанных в программе в качестве участников, по направлениям реализации программ (в том числе за рубежом) – 2;
- организации-участники кластера по вопросам разработки инвестиционных проектов в инновационной сфере – 3;
- проведение выставочно-ярмарочных мероприятий, а также участие представителей организаций-участников кластера в выставочно-ярмарочных и коммуникативных мероприятиях (форумы, конференции, семинары, круглые столы) в Российской Федерации и за рубежом – 4;

- развитие на территориях, на которых расположены территориальные кластеры, объектов инновационной и образовательной инфраструктуры – 5;
- развитие на территориях, на которых расположены территориальные кластеры, объектов транспортной и энергетической инфраструктуры – 6;
- развитие на территориях, на которых расположены территориальные кластеры, объектов инженерной и социальной инфраструктуры – 7.

Таким образом, самой финансируемой областью оказалась инновационная. И не удивительно, ведь создание кластеров это само по себе и есть инновация. Также лидирующие позиции занимает создание инфраструктуры для функционирования кластера, недостаток которой является одной из главных проблем кластеризации. Что касается транспортной отрасли, ее финансирование в таблице отсутствует, значит программы развития и не предлагались. Хотя в России высокий показатель занятости приходится именно на транспорт и логистику, так как территория страны обширна.

На сегодняшний день существует созданный в 2016 году в Санкт-Петербурге кластер «Транспортное и инфраструктурное строительство». Его миссией является создание агломерации Санкт-Петербурга и Ленинградской области субъектами РФ с самой развитой, эффективной, доступной, безопасной, благоустроенной и экологичной транспортной и инженерной инфраструктурой.

Подобные транспортные кластеры следовало бы создавать и в других регионах, но данная отрасль имеет ряд проблем:

- проблема повышения конкурентоспособности российского транспорта ставит задачу поиска новых способов построения единой транспортной системы;
- сохраняются диспропорции в развитии отдельных видов транспорта;
- высокие транзакционные издержки, обусловленные неразвитостью логистических сетей.

Формирование таких транспортных кластеров позволило бы решить проблему повышения конкурентоспособности российского транспорта.

Министерством транспорта РФ разработана Транспортная стратегия России до 2030 года, которая предусматривает:

- формирование опорной транспортной сети без разрывов и узких мест;
- ликвидацию диспропорций в уровне развития транспортной инфраструктуры в отдельных регионах страны;
- реализацию приоритетных инфраструктурных проектов, обеспечивающих единство транспортной системы.

Решение проблемы повышения эффективности функционирования транспортного комплекса, обеспечения координации и взаимодействия в работе различных видов транспорта требует применения принципиально новых подходов, в основе которых заложены принципы логистики и логистического менеджмента [10].

Таким образом, развитие транспортной отрасли важное направление в экономическом росте страны и, к сожалению, это развитие начало осуществляться только 2-3 года назад, поэтому еще не совершенна нормативная база и инфраструктура.

Обобщая написанное выше, хотелось бы сравнить зарубежный и российский опыты создания кластеров. Процедура кластеризации экономики России отличается от зарубежного опыта, который показывает, что в развитых странах Северной Америки и Западной Европы политика формирования кластеров реализуется по схеме «снизу – вверх», т. е. от регионального уровня к общегосударственному (федеральному). В России же, наоборот, центральные власти задают основной вектор движения, а муниципалитеты и региональные власти подстраивают свои программы и стратегии развития под федеральные. И необходимо отметить, что зачастую тезис «создание и поддержка кластеров» включается в данные документы лишь для того, чтобы соответствовать общегосударственным стратегиям развития [11].

Следующим критерием сопоставления кластерной политики Российской Федерации с европейскими странами является сравнительный анализ кластерных программ.

Так, в России есть первый тип программ, нацеленный на развитие какого-либо региона, отрасли или кластера. Причем стоит отметить, что в России разработаны программы как по развитию региона (например, программа развития Северо-Кавказского федерального округа), отрасли (например развитие фармацевтической промышленности), так и кластера (например создание научно-технологического комплекса по разработке и коммерциализации новых технологий «Сколково»). Но следует отметить, что в данных программах содержатся не только мероприятия по кластерному развитию, но и другие. Например, в программы могут быть включены социальные цели, такие как обеспечение стабильности и безопасности на территории федерального округа, содействие добровольному переселению на территорию региона и другие. Также стоит отметить, что программ первого типа в России большинство. Их общее количество 85,7 % от общего количества программ. В европейских странах доля программ данного вида намного меньше – 9 % [11].

Вторым видом программ в России являются программы, нацеленные на развитие составных частей кластера. Анализ данных программ показал, что содержание российских программ соответствует содержанию программ, разработанных в европейских государствах. Однако таких программ в России разработано всего только две – это программа развития науки и технологии и программа экономического развития и инновационной экономики [11].

Следующим этапом сравнительного анализа является сравнение министерств и организаций, ответственных за реализацию кластерных программ. Реализация кластерной политики невозможна без определения ответственного исполнительного органа. Поэтому, как и в европейских государствах, в Методических рекомендациях по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации определяется, что реализация кластерной политики предполагает обеспечение эффективного взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти

субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, объединениями предпринимателей [11].

В Методических рекомендациях также определяется, что функции по обеспечению инициирования разработки стратегий развития кластеров, содействию их организационному развитию и основному объему финансовой поддержки кластерных инициатив будут реализовываться органами исполнительно власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления [12].

В Методических рекомендациях также определено, что в результате разработки стратегий развития кластеров на региональном и муниципальном уровнях будет обеспечена возможность эффективного и адекватного учета приоритетов развития кластеров в рамках реализации региональных и муниципальных стратегий и программ социально-экономического развития. При этом будут созданы предпосылки для эффективного использования механизмов финансовой поддержки реализации кластерной политики, предоставляемой из средств федерального бюджета [12].

В этой связи основными направлениями кластерной политики на федеральном уровне станет совершенствование механизмов финансовой поддержки развития кластеров, а также обеспечение необходимой методической, информационно-консультационной и образовательной поддержки их развитию.

Таким образом, согласно Методическим рекомендациям функции по разработке кластерных программ, их реализации и части финансирования возлагаются на органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления. Следовательно, при сравнении министерств, ответственных за реализацию кластерной политики в Российской Федерации, с министерствами европейских государств можно отметить, что в России ответственными являются министерства, аналогичные министерствам европейских государств. Однако отличительной чертой является то, что в России есть программы, которые инициируются и курируются президентом

страны [13]. Также, еще одним отличием является недостаточное число малых и средних фирм, являющихся основной целевой группой кластерных инициатив за рубежом.

Делая вывод из написанного выше, можно сказать, что современный российский территориальный кластер соответствует большинству критериев состоявшегося кластера в соответствии с Европейским стандартом кластерного превосходства [14].

Для наглядности представим сравнительный анализ российского и зарубежного опыта создания кластеров в таблице 1.6.

Таблица 1.6 – Сравнительный анализ российского и зарубежного опыта создания кластеров

Показатели	Зарубежный опыт	Российский опыт
Политика формирования кластеров	«снизу-вверх»	«сверху-вниз»
Поддержка кластеров	Есть и функционирует	Есть, но не оказывается должным образом
Развитость инфраструктуры	Развитая инфраструктура	Неразвитость или полное отсутствие инфраструктуры
Министерства и организации, ответственные за реализацию кластерных программ	Определены ответственные исполнительные органы	Эффективное взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, объединениями предпринимателей.
Наличие кластерной обсерватории	Есть	Есть
Социальная составляющая	Отсутствует	Программы включают социальные цели
Программа кластера	Развитие составных частей кластера	Развитие региона, кластера или отрасли
Сроки подготовки программы развития кластера	Длительные	Очень сжаты
Сроки реализации	Поддержка кластера не менее 7 лет	Среднесрочный горизонт планирования 3–4 года
Предприятия, входящие в кластер	Малый и средний бизнес, на долю которого приходится	Крупные предприятия с государственным участием,

	существенное бюджетное финансирование, выделяемое в рамках кластерной инициативы	малый и средний бизнес включен очень незначительно и практически не участвует в стратегическом управлении кластерами
--	--	--

Исходя из таблицы, можно сделать вывод, что методы реализации кластерной политики в России в целом соответствует основам аналогичных зарубежных программ, но недостаточно четко работают. Россия в начале пути по сравнению с европейскими странами и количество кластеров различается в десятки раз, что можно посмотреть на рисунке 1.4.

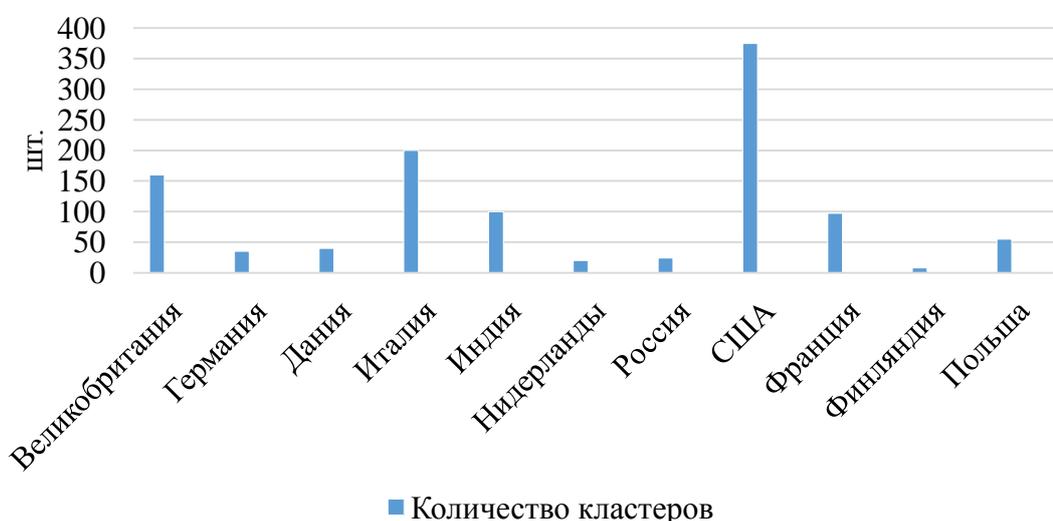


Рисунок 1.4 – Количество кластеров в разных странах

Количество кластеров в России занимает конечно не последнее место, но значительно отстает от США и Европы.

1.3 Анализ функционирования и условий формирования транспортных кластеров

Региональный транспортный комплекс включает пассажирский и грузовой автомобильный, речной транспорт, электрический наземный и подземный, транспортную и логистическую инфраструктуру, дорожное

хозяйство, принадлежащие городу аэропорты и вокзалы. Транспортный кластер включает все составляющие транспортного комплекса.

Уже существующие кластеры на территории России можно посмотреть в таблице 1.7.

Вид кластера	Санкт-Петербург	Самарская область	Липецкая область	Калужская область	Алтайский край	Ярославская область	Свердловская область	Ульяновская область	Республика Татарстан	Воронежская область	Московская область	Нижегородская область	Новосибирская область	Республика Мордовия	Томская область	Архангельская область	Кемеровская область	Пермский край	Республика Башкортостан	Хабаровский край	Красноярский край	
Фармацевтический кластер	+			+	+	+	+						+		+							
Автомобильный кластер		+		+																		
Промышленный кластер			+																			
Туристический кластер						+																
IT-кластер							+		+													
Авиационный кластер								+														
Радиоэлектронный кластер										+												
Химия и нефтехимия									+	+		+					+		+			
Ядерные и радиационные технологии								+			+	+										+
Транспортный кластер	+																					
Авиастроение, производство летательных и космических аппаратов		+						+		+						+		+			+	
Информационные технологии	+										+		+		+							
Инновации							+				+			+								

Таблица 1.7 – Кластеры в России

Таким образом, можно сделать вывод, что самыми развитыми отраслями в формате кластеров являются фармацевтическая и производство летательных и космических аппаратов.

Фармацевтическая промышленность сейчас одно из самых важных направлений развития России. Никогда ранее государство не уделяло столь большого внимания этой отрасли. Планируется вложить примерно 2/3 бюджета на модернизацию и переоснащение заводов, НИОКР, улучшение условий труда рабочих данной отрасли. Как следствие, доля российских препаратов в аптеках должна составить 50 %. Для обслуживания развивающейся фармацевтики необходима и развитая транспортная инфраструктура.

Менее развитыми оказались туристические и транспортные кластеры. Причем по данным таблицы видно, что транспортные кластеры представлены не как комплекс, а как отдельные составляющие и можно сделать вывод, что таким кластерам уделяется мало внимания. Хотя для решения проблем развития транспортной отрасли целесообразно использовать кластерные структуры, в которых обеспечивается определенный уровень централизации вместе с необходимой для принятия оперативных решений самостоятельностью предприятий, входящих в кластер.

Особое внимание уделим именно региональному автотранспортному кластеру, так как в современных условиях он будет обладать необходимыми финансовыми ресурсами для эффективного инновационного развития, которое является одним из условий выживания автотранспортных предприятий в конкурентной среде.

Как показано в таблице транспортный кластер функционирует в Санкт-Петербурге, который создан в 2016 году и носит название «Транспортное и инфраструктурное строительство».

Основной целью деятельности кластера является организация и реализация эффективных и взаимовыгодных совместных программ и проектов (кластерных проектов), основанных на объединении информационных, финансовых, технологических, интеллектуальных и иных ресурсов участников,

а также с привлечением внешнего финансирования, в следующих предметных областях:

- разработка и реализация программ в сфере профессионального образования;
- разработка и реализация программ в сфере науки и инноваций;
- организация взаимодействия участников кластера в сферах отраслевой промышленности, науки и наукоемких технологий, инноваций, финансовых и консультационных, производственной и эксплуатационной сферах, медийном пространстве, конгрессно-выставочной деятельности, деятельности профессиональных союзов и объединений;
- формирование отраслевой политики,
- формирование устойчивого взаимодействия участников отраслевого рынка с органами власти федерального, регионального и муниципального уровней;
- участие в разработке и реализации программ развития транспортной и инженерной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области [16].

На сегодняшний день есть еще несколько транспортных кластеров, но они не оформлены официально и функционируют не в полную силу, так как до недавнего времени не рассматривались особенности инновационного развития транспортных предприятий в условиях создания региональных автотранспортных кластеров и частичного бюджетного финансирования. При таких условиях надо учитывать как целевую направленность бюджетных средств, так и необходимость компенсации затрат на основную и инновационную деятельность предприятия.

Формирование региональных автотранспортных кластеров позволяет повысить эффективность функционирования ряда инфраструктурных подсистем предприятий. К ним относятся центры диагностики и технического обслуживания, ремонтные подразделения автотранспортных предприятий, автозаправочные станции, службы эксплуатации автомобильных дорог и транспортной безопасности, проката автотранспортных средств и страхования

рисков и другие. Появляется возможность расширить сферу использования интегрированной системы автостанций и автовокзалов, в том числе автоматизированной системы продажи билетов и интегрированного сервиса [17].

Следует отметить, что внутри кластера появляется возможность реализации ряда методов управления инновационной деятельностью в целях обеспечения эффективного функционирования автотранспортных предприятий на основе инноваций и достижения нового уровня качества жизни в сфере транспортного обслуживания потребителей. К подобным методам можно отнести создание новых информационных систем, управление информационными потоками, повышение квалификации персонала, научные и инженерные исследования в сфере функционирования автотранспортных предприятий. Все это обеспечит эффективный мониторинг, своевременное информационное обеспечение и развитие на основе передовых технологий, что будет способствовать дальнейшему повышению эффективности работы предприятий, основанной на снижении издержек, экономии ресурсов и диверсификации транспортных средств [17].

Для реализации перечисленных методов управления инновационной деятельностью в рамках кластера формируются подсистемы, обеспечивающие инновационное развитие. К ним относится, в частности, подсистема развития «интеллектуального» общественного транспорта, основанная на использовании глобальной спутниковой навигационной системы (ГЛОНАСС) и возможностей современной сотовой связи [17].

Интеграция автотранспортных предприятий на региональном уровне в форме кластера обеспечивает такой уровень централизации, когда реализуются ее преимущества и не проявляются недостатки, связанные с излишней бюрократизацией управления. Более того, в рамках кластера возможно сокращение управленческого персонала автотранспортных предприятий. Это обеспечивается тем, что при объединении предприятий в кластер возрастает уровень целенаправленности и взаимной согласованности действий его

элементов, а, следовательно, повышается степень организованности, что открывает перспективы возникновения синергетического эффекта [17].

Сближение целей участников кластера является определяющим фактором успешной реализации синергии. Процесс сближения целей связан как с формированием сложной целевой функции системы, учитывающей интересы отдельных участников, так и определением состава субъектов, включаемых в кластер по критерию максимальной взаимодополняемости потенциала и ресурсов, что делает их более взаимозависимыми и позволяет в полной степени реализовать существующий потенциал [17].

Представление регионального автотранспортного кластера в качестве синергетической системы позволяет сформулировать важный методологический подход к решению проблемы повышения ее эффективности, включающий в себя такие элементы, как выделение иерархических уровней для снижения сложности управления синергией, использование в качестве критерия и измерителя синергии многофакторной целевой функции, установление причинно-следственной и временной взаимосвязи между нарушением устойчивости функционирования кластера и снижением резервов используемых синергетических эффектов [17].

Таким образом, региональный автотранспортный кластер можно рассматривать как открытую, целеустремленную, интегрированную синергетическую систему, что позволяет установить закономерности и выявить переломные моменты в процессе ее жизнедеятельности в изменяющейся рыночной среде [17].

2 Оценка социально-экономических показателей транспортной отрасли Красноярского края

2.1 Оценка транспортной отрасли Красноярского края

Красноярский край – второй по площади субъект Российской Федерации, занимает 2366,8 тыс. кв. км (или 13,86% территории страны). Красноярский край входит в Сибирский федеральный округ. На востоке край граничит с Республикой Саха (Якутия) и Иркутской областью, на юге - с Республикой Тыва и с Республикой Хакасия, на западе - с Кемеровской и Томской областями, а также с Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами.

Территория края составляет более 2,3 млн кв. км, на ней, по состоянию на начало 2015 года, проживало 2858,8 тыс. человек или 14,8% всего населения Сибирского федерального округа. Плотность населения - 1,21 чел./км.

Основные социально-экономические показатели и их прогноз представлены в таблице 2.1 [18].

Таблица 2.1 – Прогноз социально-экономических показателей Красноярского края на перспективу до 2030 года

№ строки	Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя			
			2015	2016 - 2020	2021 - 2025	2026 - 2030
1	2	3	4	5	6	7
1	Площадь территории субъекта РФ	тыс. км ²	2366,8	2366,8	2366,8	2366,8
2	Валовой региональный продукт в постоянных ценах 2014 года	млрд руб.	1333,46	1253,2	1306,5	1359,9
3	Производство валового регионального продукта на душу населения	тыс. руб.	466,06	436,14	451,20	466,03

Окончание таблицы 2.1

1	2	3	4	5	6	7
4	Темп роста валового регионального продукта	%	95,92	100,82	100,82	100,79
5	ИПЦ в % к предыдущему году	%	113,30	106,07	106,0	106,0
6	Численность постоянного населения, в т.ч.	тыс. чел.	2861,11	2873,2	2895,6	2918,0
7	городского	тыс. чел.	2196,99	2201,5	2218,8	2235,9
8	сельского	тыс. чел.	664,12	671,8	676,8	682,1
9	трудоспособного возраста	тыс. чел.	-	-	-	-
10	Темп роста численности населения	%	100,19	100,15	100,15	100,15
11	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 чел.	1,3	0,959	1,0	1,0
12	Коэффициент миграционного прироста	на 1000 чел.	0,563	0,471	0,546	0,534
13	Среднедушевые денежные доходы (в месяц) в ценах 2014 года	руб./мес.	25747,55	31882,29	41788,42	51671,63
14	Темп роста среднедушевых денежных доходов	%	105,75	124,53	133,59	125,09

Общая экономическая ситуация в регионе характеризуется как благоприятная. Красноярский край – лидер среди субъектов Российской Федерации в составе Сибирского федерального округа не только по занимаемой площади, но и по важнейшим макроэкономическим показателям: численности населения, объемам валового регионального продукта, промышленного производства, строительных работ и инвестициям в основной капитал, заработной плате и доходам населения [18].

Сведения об уровне средней заработной платы и численности занятых по видам экономической деятельности представлены в таблице 2.2, а также в приложении А.

Таблица 2.2 – Среднемесячная заработная плата и численность занятых по видам экономической деятельности

Вид экономической деятельности	2014		2015	
	средняя заработная плата, тыс. руб.	число занятых, тыс. чел.	средняя заработная плата, тыс. руб.	число занятых, тыс. чел.
Всего по экономике	819,9	34223,9	808,3	35103,2
Добыча полезных ископаемых	32,6	70589,6	33,0	78817,0
Обрабатывающие производства	115,0	39116,4	113,0	40650,5
Строительство	37,2	34010,9	37,1	34862,9
Гостиницы и рестораны	6,5	17345,2	7,4	18560,1
Транспорт и связь	88,2	39856,1	86,3	40444,4
Финансовая деятельность	19,6	49556,5	18,4	48131,5
Образование	126,7	26450,9	124,2	30645,2
Здравоохранение	102,7	27399,5	102,0	28308,2

Из таблицы видно, что транспортная отрасль занимает далеко не последнее место по количеству работников в ней и средняя заработная плата находится на высоком уровне. Следовательно, данная отрасль играет важную роль в экономике региона и страны в целом.

В условиях рыночной конкуренции значимость транспортной системы в регионе возрастает. Транспорт – фактор, влияющий на экономику и уровень жизни в Красноярском крае. Через территорию Красноярского края проходят все виды транспортной системы. не только связывающие азиатскую и европейскую части России, но и являющиеся транспортным мостом между полюсами мирового экономического роста Северо-американского континента, Западной Европы и быстро развивающихся стран Юго-Восточной Азии: международный железнодорожный коридор «Транссиб»; межокеанический

транспортный коридор – «Енисей-Северный морской путь»; воздушные кроссполярные трассы [19].

Неравномерное распределение производительных сил и неоднородная система расселения, сконцентрированные в наиболее благоприятной для жизни и деятельности южной части региона, тяготеющей к Транссибу, предопределили и сильную неоднородность территории края по уровню развития транспортной инфраструктуры [19].

Основным конкурентным преимуществом Красноярского края является, несомненно, его центральное географическое положение в России.

Транспортная инфраструктура Красноярского края представлена всеми видами транспорта. По перевозке пассажиров лидирует автомобильный транспорт, по перевозке грузов – железнодорожный, именно они и определяют возможности развития региона.

Автомобильный транспорт представлен автотранспортными предприятиями различных форм собственности (государственные, муниципальные предприятия, общества с ограниченной ответственностью, открытые и закрытые акционерные общества, индивидуальные предприниматели). Всего в крае действует более 1000 автотранспортных предприятий, специализирующихся на различных видах перевозок. Большинство автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров, выполняют сразу несколько видов перевозок (городские, пригородные/междугородные) [18].

В городе функционирует один автовокзал – Красноярский междугородний автовокзал. Также в крае функционируют автостанции и пункты обслуживания пассажиров.

Протяженность автомобильных дорог Красноярского края федерального значения составляет 1243 км и около 16,5 тыс. км регионального и межмуниципального значения и показана на рисунке 2.1 [18].

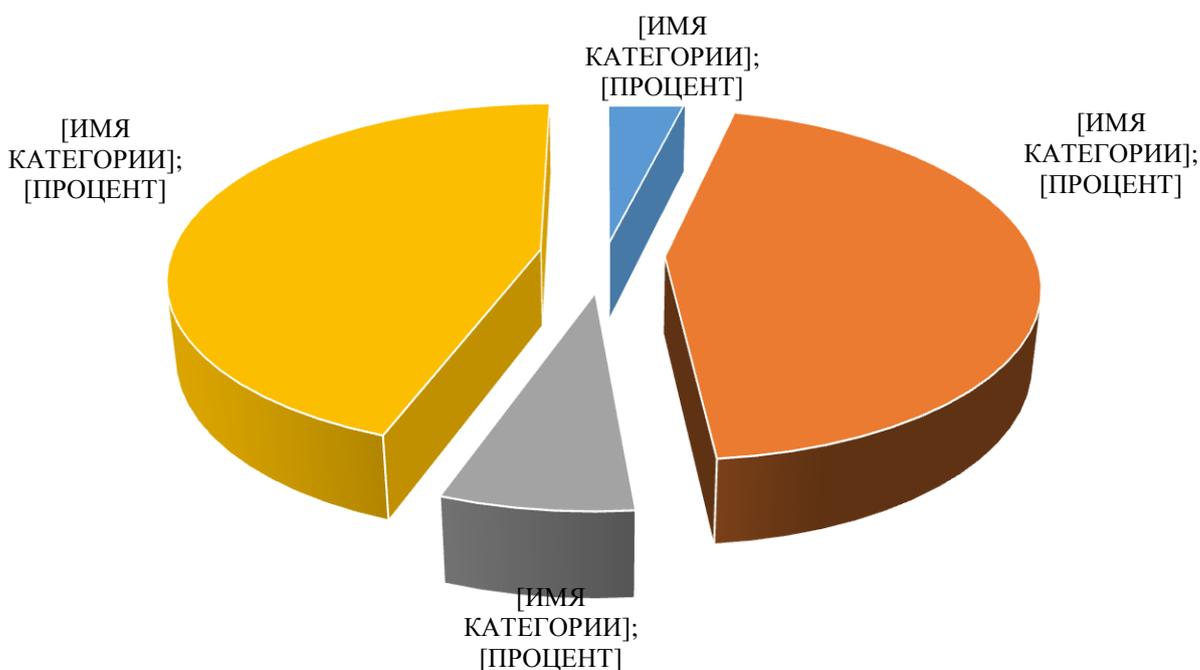


Рисунок 2.1 – Протяженность автомобильных дорог Красноярского края

Из диаграммы видно, что преобладают дороги регионального значения.

К недостаткам транспортной системы можно отнести:

- отставание темпов развития автодорожной транспортной инфраструктуры от фактической и перспективной динамики развития экономических процессов в крае;
- высокие затраты на строительство, особенно в условиях севера;
- слабая транспортная обеспеченность районов нового освоения, где намечается создание крупных производственных объектов;
- не соответствует задачам развития городов [20].

Кроме того, регулярно увеличиваются цены на топливо, автошины, запасные части, электрическую и тепловую энергии.

Следствием трудного финансового положения транспортного комплекса края является большой износ транспортных средств, который является одной из самых крупных и важных проблем. В автотранспортных предприятиях и организациях преобладает устаревшая техника, работающая в большинстве случаев за пределами нормативного срока службы (более 50% автобусов) [20].

Из-за недостаточной плотности дорожной сети часть межмуниципальных и муниципальных маршрутов регулярных пассажиров и багажа автомобильным транспортом осуществляется со значительным перепробегом, что обуславливает дополнительные транспортные расходы.

Количественный рост автомобильного парка и значительное превышение тоннажа современных транспортных средств над эксплуатационными нормативами приводит к ускоренному износу и преждевременному разрушению автомобильных дорог и искусственных сооружений на них. Кроме того, неудовлетворительное состояние дорог может повлечь дополнительные затраты как предприятий, так и рядовых автомобилистов, связанные с ухудшением технического состояния автотранспорта. Каждый год выделяется финансирование на ремонт и обслуживание дорог [20].

Низкий уровень безопасности дорожного движения в условиях все возрастающих темпов автомобилизации становится ключевой проблемой в решении вопросов обеспечения общественной защищенности населения и вызывает справедливую обеспокоенность граждан. Обеспечением безопасности дорожного движения является проведение мероприятий, предупреждающих дорожно-транспортные происшествия на сети дорог регионального и межмуниципального значения и сведение к минимуму тяжести последствий в результате дорожно-транспортных происшествий, сокращение числа погибших и травмированных в результате дорожно-транспортных происшествий [20].

Пропускная способность автодорог городов, средних и малых населенных пунктов существенно ограничена, отсутствие обходов населенных пунктов приводит к ускоренному износу их улично-дорожных систем, оказывает негативное влияние на экологическую среду [20].

Также рассмотрим оперативные данные по грузо- и пассажирообороту, представленные в таблице 2.3 [21].

Таблица 2.3 – Грузооборот и пассажирооборот Красноярского края в январе-феврале 2017 года

Показатели	Февраль 2017 г.	В % к		Январь-февраль 2017 г.	В % к январю-февралю 2016 г.	Справочно	
		февралю 2016 г.	январю 2017 г.			февраль 2016 г. в % к февралю 2015 г.	январь-февраль 2016 г. в % к январю-февралю 2015 г.
Грузооборот, млн т-км	100,3	97,8	105,9	195,1	105,7	72,0	76,3
Пассажирооборот, млн пасс.-км	192,1	90,5	99,8	384,6	92,9	97,3	96,3

В январе-феврале 2017 г. грузооборот автомобильного транспорта, по предварительным данным, по организациям, не относящимся к субъектам малого предпринимательства, средняя численность работников которых превышает 15 человек, по отношению к предыдущему году увеличился на 5,7% и составил 195,1 млн тонно-километров, пассажирооборот автомобильного транспорта уменьшился на 7,1% и составил 384,6 млн пасс. километров.

Для наглядности представим данные на рисунке 2.2:

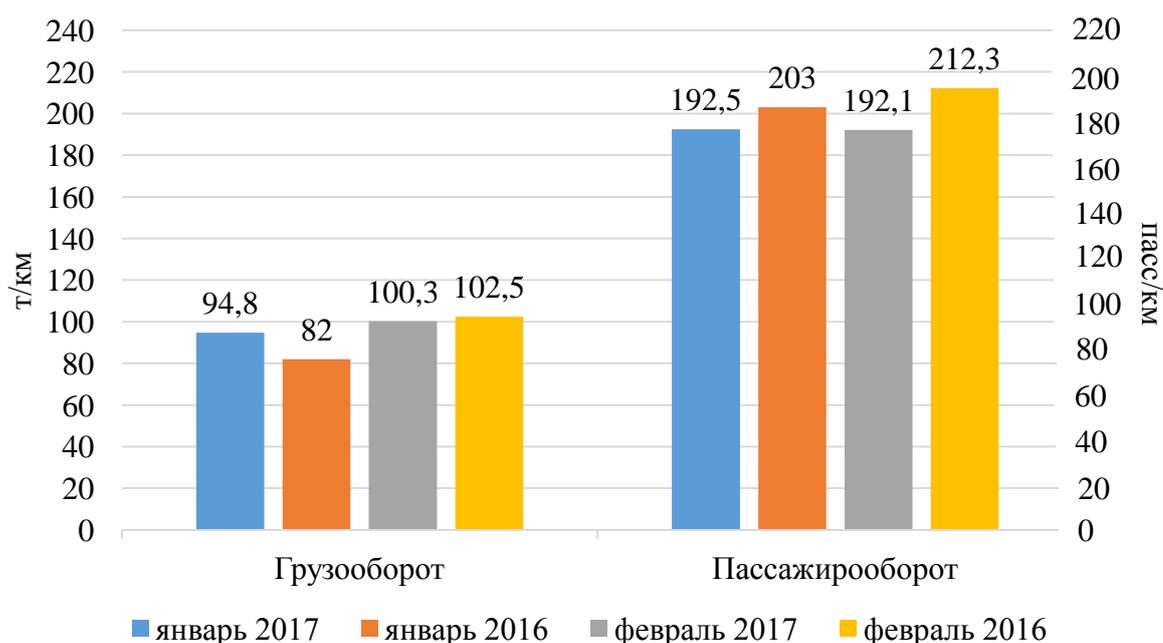


Рисунок 2.2 – Грузооборот и пассажирооборот Красноярского края в январе-феврале 2017 года

На сегодняшний день реализуются и готовятся к реализации множество программ развития транспортной отрасли региона, которые преследуют следующие цели:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры. Достижение цели обеспечивается прежде всего сохранением и модернизацией существующей сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения за счет проведения комплекса работ по их содержанию, ремонту и капитальному ремонту. Кроме того, развитие транспортной инфраструктуры в г. Красноярске, реконструкция автомобильной дороги Красноярск - Железногорск позволит существенно улучшить существующую транспортную ситуацию в пределах основных узлов Красноярской Агломерации.

- повышение доступности транспортных услуг для населения. К числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения, относится доступность транспортных услуг. Достижение данной цели возможно путем развития региональных перевозок, обеспечения потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах, обновления парка транспортных средств.

- повышение комплексной безопасности дорожного движения. Для достижения цели необходимо повысить надежность и безопасность движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения на территории Красноярского края.

- создание условий для эффективного, ответственного и прозрачного управления финансовыми ресурсами в рамках выполнения установленных функций и полномочий. Для достижения данной цели необходимо обеспечение деятельности министерства [22].

В стратегической перспективе транспортный комплекс края, сохраняя свое значение и развиваясь как один из ключевых элементов российской транспортной системы, должен быть в значительной степени ориентирован на решение общесоциальных и экономических задач края, обеспечивая доступность и качество транспортных услуг для населения, свободу передвижения по всей территории региона, экономическую связанность территорий края [22].

Перечень возможностей, которые могут оказать позитивное влияние на транспортное развитие, сведен в таблицу 2.4:

Таблица 2.4 – Возможности для развития транспорта

Направление анализа	Ключевые возможности
Внешняя макросреда	Всемирная зимняя универсиада 2019 года; стратегическое развитие Сибири; общее повышение благосостояния населения за счет общего эволюционного роста экономики России
Среда влияния	Реализация крупных инвестиционных проектов, проектов по развитию территориальных кластеров, региональных технологических платформ, в комплексе приводящих к повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территорий Красноярского края; эффективная нормативно-правовая база Красноярского края, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания

Как видно из таблицы, основное влияние на развитие транспорта оказывают изменения в социально-экономическом развитии Красноярского края, вызываемые реализацией крупных инвестиционных проектов, развитием инновационных проектов, а также проведением Зимней универсиады 2019 года.

В связи с проведением XXIX Всемирной зимней универсиады в перспективе до 2019 года приоритетным направлением будет являться развитие дорожной инфраструктуры города Красноярска. В результате к 2019 году улично-дорожная сеть Красноярска претерпит значительную позитивную реконфигурацию, которая приведет к росту ее пропускной способности,

сокращению неэффективных перепробегов, снижению размеров транспортных заторов, улучшению экологической обстановки [22].

Как говорилось ранее, автотранспортный кластер включает пассажирский и грузовой транспорт. Исходя из выше представленных таблицы и рисунка больший объем в связи с развитием промышленности занимают грузовые перевозки, которые осуществляют частные и ведомственные предприятия. Пассажирские перевозки удовлетворяют социальный спрос независимо от вида собственности, поэтому для удовлетворения нужд населения будем рассматривать в рамках транспортного кластера именно эти перевозки.

Что касается общественного транспорта Красноярска, он имеет следующие слабые стороны:

- недостаточная приспособленность транспортной инфраструктуры города к нуждам маломобильных категорий населения;
- сохраняется устойчивая тенденция к увеличению времени при поездках по городу;
- регулярно возникают транспортные заторы, которые приводят к снижению скорости сообщения и увеличению интервалов движения общественного транспорта;
- необеспеченность приоритета общественного транспорта при движении в транспортном потоке;
- загрязнение окружающей среды. Доля автотранспорта в шумовом воздействии на окружающую среду составляет 85 - 90%, доля выбросов в атмосферу загрязняющих веществ - 43%, парниковых газов - 10%;
- отсутствие специальных автобусных полос [22].

Общественный транспорт является важнейшим элементом транспортной системы города Красноярска. Ежедневно (в будние дни) всеми видами общественного транспорта перевозится около 700 тысяч пассажиров [22].

В настоящее время на рынке пассажирских перевозок города работают 3 муниципальных автотранспортных предприятия, 1 муниципальное

предприятие электротранспорта, 48 организаций частной формы собственности.

Одним из основных целевых показателей, характеризующих развитие общественного транспорта, является скорость сообщения, которая отражает, насколько быстро пассажир добирается до места назначения на общественном транспорте. В настоящее время в связи с несоответствием ресурсов улично-дорожной сети и транспортных потоков, а также постоянным ростом количества личного транспорта наблюдается снижение скорости сообщения [22].

Целью городской политики в сфере развития транспортной системы города Красноярска является организация устойчиво функционирующей и доступной для всех слоев населения системы общественного транспорта. Организация системы общественного транспорта должна осуществляться с учетом повышения эффективности и результативности бюджетных расходов по отрасли «Транспорт» [22].

В городе Красноярске ежедневно на городские маршруты в среднем в рабочие дни выходит 938 автобусов муниципальной и частной форм собственности, 60 троллейбусов и 42 трамвая муниципальной формы собственности. Реестр маршрутов города включает в себя 70 автобусных маршрутов (в т.ч. сезонные), 6 троллейбусных и 4 трамвайных маршрута [22].

Контроль за работой пассажирского транспорта в городе Красноярске и обеспечение равных условий работы перевозчиков всех форм собственности на рынке услуг пассажирского транспорта осуществляет МКУ «Красноярскгортранс», в структуру которого входит центральная диспетчерская служба. Диспетчеры при помощи автоматизированной навигационной системы диспетчерского управления пассажирским транспортом выполняют оперативное регулирование движения подвижного состава, оборудованного бортовыми навигационно-связными терминалами, на маршрутах города. При возникновении любых внешних (дорожно-транспортные происшествия, заторы и т.п.) и внутренних (недовыпуск,

опоздания, сход, простой транспортного средства) отклонений диспетчер обеспечивает плановый или близкий к нему интервал движения, действующий на маршруте, за счет имеющегося подвижного состава. В настоящее время 100% подвижного состава, осуществляющего пассажирские перевозки по городским маршрутам в городе Красноярске, оборудованы бортовыми навигационно-связными терминалами, а именно 1328 транспортных средств (1156 автобусов, 106 троллейбусов и 66 трамваев) [22].

На всем городском пассажирском транспорте наряду с оплатой проезда за наличный расчет действует транспортная карта (с 2010 года) и социальная карта (с 2008 года). В 2016 году внедрена дифференцированная система оплаты проезда на базе существующей транспортной карты, где при разовом приобретении 40 поездок скидка на проезд для пассажиров составляет 1,5 рубля, а при приобретении 70 поездок – 2 рубля. В 2017-2019 годах будет проводиться работа по введению безлимитных проездных билетов на городском пассажирском транспорте [22].

Внедрение таких систем оплаты и использование навигационно-связных терминалов является примером инновационного подхода, так как для эффективного решения транспортных проблем следует применять не только традиционные подходы.

Инноваций в транспорте Красноярска не так много и, к сожалению, не все «приживаются», но в программе развития до 2030 года им уделено не последнее место.

Таким образом, можно сделать вывод, что транспортная инфраструктура края отстает от других регионов и не отвечает мировому уровню, но по осуществлению всех программ развития станет отвечать или хотя бы приблизится к нему [23].

2.2 Организационно экономические условия формирования транспортного кластера в Красноярском крае

Благоприятным регионом для развития территориального автотранспортного кластера считается Красноярский край. На его территории уже существует один кластер, который находится в Железногорске и называется «ЗАО г. Железногорск».

Красноярский край находится в выгодном географическом положении для создания транспортного кластера и является как крупным транспортным узлом, так и крупным промышленным центром Сибирского федерального округа. В силу обширности территории транспортные компании Красноярского края обслуживают как город, так и осуществляют много пригородных и междугородних перевозок.

Анализ пассажирооборота Красноярского края показывает лидирующую позицию автомобильного транспорта в общем объеме перевезенных пассажиров. Однако повышение тарифов на перевозки обусловило снижение спроса.

Развитие транспортного кластера очень важно для обеспечения конкурентоспособности экономики Красноярского края и создания необходимых условий ведения бизнеса. Значение этого кластера в перспективе резко возрастет, а его развитие станет частью важной федеральной цели, а именно, создание мультимодальных транспортных коридоров. А особенность транспортного кластера заключается в его прямой связи с предприятиями других кластеров.

Одним из предполагаемых конечных результатов программы развития транспортной системы Красноярского края до 2030 года является обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами, что означает повышение значимости транспорта в решении социальных задач. Отсутствие именно качественных транспортных услуг на сегодняшний день способствует снижению спроса на общественный транспорт.

Стандарты транспортного обслуживания, в которых как раз описаны критерии качества пассажирских услуг, утверждены Министерством

транспорта РФ и имеют определенные требования. Создание кластера позволит предприятиям, оказывающим транспортные услуги соответствовать этим требованиям, к которым относятся:

- доступность;
- территориальная доступность остановочных пунктов;
- доступность для маломобильных групп населения;
- оснащенность автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов;
- надежность;
- соблюдение расписания;
- комфортность;
- оснащенность транспортных средств;
- экологичность;

Под доступностью понимается возможность получения населением услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Территориальная доступность остановочных пунктов регламентируется данным стандартом в зависимости от месторасположения и плотности населения.

Также планируется, что абсолютно все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, оснащаются устройствами для перевозки маломобильных групп населения, отвечающими требованиям, установленным ГОСТ Р 51090-97 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов» [24].

Все автовокзалы и остановочные пункты должны быть оснащены средствами зрительного информирования пассажиров с актуальной информацией.

Надежность же в данном стандарте рассматривается не как безопасность, а как стабильность получения транспортных услуг. Отсюда следует следующее

требование – соблюдение расписания. Население должно получать качественные услуги в должном объеме и в определенное время.

Что касается комфортности, это одна из самых важных причин того, что население предпочитает личные автомобили городскому общественному пассажирскому транспорту. Именно создание комфортных условий поможет увеличить спрос, а как следствие разгрузить дороги в часы пик.

Проблема экологии в Красноярском крае, наверное, уже находится в критическом состоянии и одной из причин этого являются выбросы отработавших газов в атмосферу. Большинство транспортных средств давно устарело, но менять их нет возможности. Их выбросы не соответствуют стандартам, поэтому прогнозируется прийти к тому, чтобы весь автомобильный парк относился к экологическому классу ЕВРО-4 и выше [24].

Таким образом, соответствовать всем этим критериям и решить еще множество проблем (устаревший парк, неквалифицированный персонал, простои и другие) каждое предприятие самостоятельно не может. Поэтому создание кластера для объединения материальной базы, кадрового потенциала, технологий и инноваций необходимо для Красноярского края. Потому что только в составе кластера транспортные предприятия смогут оказывать населению качественные и конкурентоспособные транспортные услуги.

Рассмотрим возможность создания кластера на территории края. В состав кластера входят не только сами предприятия, но и определенная инфраструктура. Необходимые для функционирования кластера составляющие представлены на рисунке 2.3.

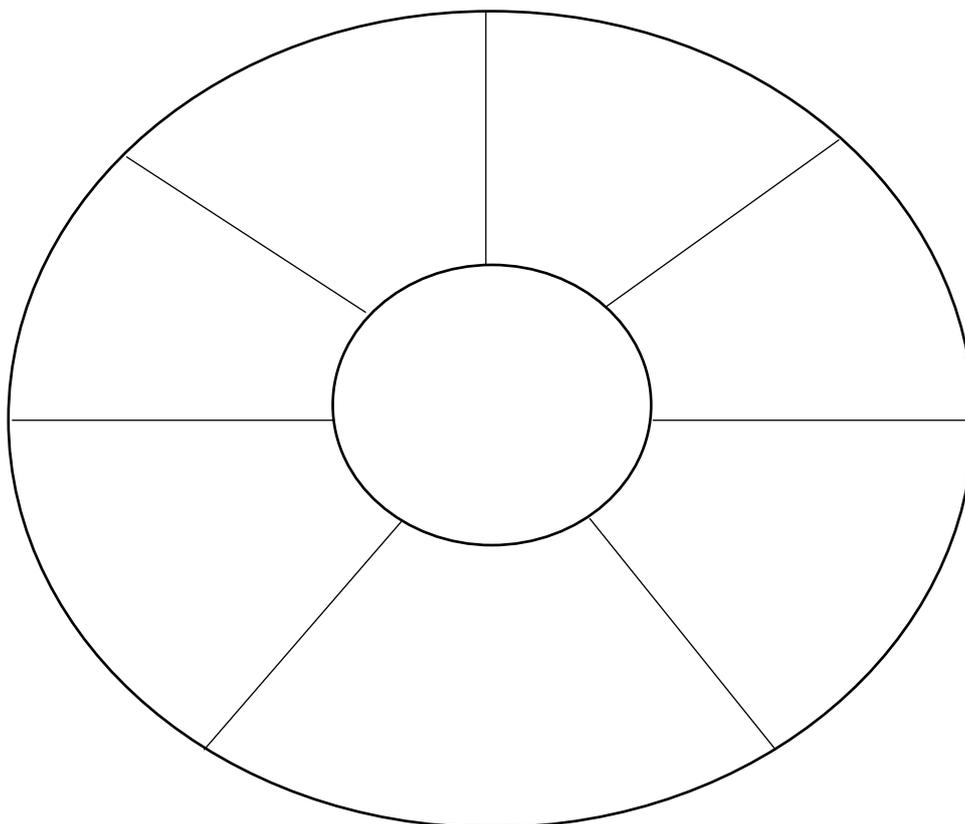


Рисунок 2.3 – Составляющие элементы кластера

Теперь проанализируем наличие каждой составляющей для транспортной отрасли Красноярского края и начнем с координации и управления. Этот блок представлен Министерством экономического развития РФ, Министерством транспорта РФ и Красноярского края, Законодательным собранием Красноярского края и Правительством Красноярского края. Законодательная база в области кластеризации конечно еще не совсем совершенна, но активно развивается.

Следующая составляющая – кадры. Новых специалистов готовят следующие опорные университеты: Сибирский государственный аэрокосмический университет (инженерно-экономический факультет), Сибирский федеральный университет (Политехнический институт, Институт управления бизнес-процессами и экономики, Институт космических и информационных технологий), Сибирский государственный технологический институт. Водителей готовят в автошколах, а также техникумах и колледжах. Помимо новых кадров на рынке труда имеются уже опытные работники,

которых можно отправить на повышение квалификации, а затем проводить регулярную аттестацию.

Информационная инфраструктура представлена официальными сайтами статистики Министерства транспорта и Управления Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю. Еще к информационной инфраструктуре можно отнести любые средства зрительного оповещения для пассажиров, а также приложения для отслеживания местоположения автобуса.

Развитию кластеров способствуют: Городской правобережный бизнес-инкубатор, располагающий центром кластерного развития, одним из проектов которого является «Логистика, транспортная доступность и новый транспорт»; Красноярский городской центр кластерного развития; Российская кластерная обсерватория.

К примерам законодательного регулирования можно отнести Постановление Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 510-п «Об утверждении государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы», Программу развития Красноярского края до 2030 года, Закон о транспортном обслуживании населения, Программу развития транспорта до 2020 года и другие.

Следующей составляющей являются поставщики комплектующих. Это очень важный блок, так как своевременный ремонт позволяет избежать неожиданных поломок и простоев. Поставщиками могут выступать заводы-изготовители, а также представители конкретных марок автомобилей, например, ЛиАЗ.

Научные разработки и технологии осуществляются на базе центров развития, университетов и кластерных обсерваторий.

Таким образом, Красноярский край обладает необходимой, хоть и недостаточно развитой, инфраструктурой для создания кластера, которое приведет к повышению конкурентоспособности транспортных услуг.

Ключевым фактором конкуренции в автотранспортной системе выступает цена. Поэтому необходимо рассмотреть формирование кластерообразующего

ядра на основе ценовой регулирующей компоненты. В таком случае ядром кластера выступают взаимоотношения субъектов отрасли, в основе которых лежит цена транспортной услуги, так как не имеет смысла оказывать данные услуги по неприемлемой для населения цене. Тогда формирование кластерообразующего ядра базируется на создании связей между кластерными ядрами, в основе которых лежит оказание услуг с минимальными издержками при условии достижения максимального эффекта и на реализации постоянного мониторинга транспортных услуг с позиции качества.

Формирование кластерообразующего ядра на основе ценовой регулирующей компоненты представлено на рисунке 2.4.

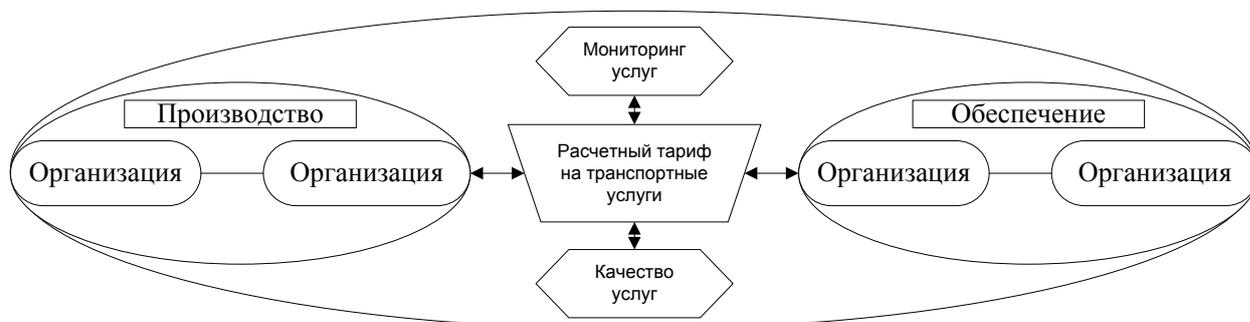


Рисунок 2.4 – Формирование кластерообразующего ядра на основе ценовой регулирующей компоненты

Учет ценовой составляющей позволит оказывать конкурентоспособные автотранспортные услуги не только на территории России, но и за рубежом.

Также преимуществом для Красноярского края станет создание в рамках кластера комплексов организационно-финансовых механизмов, учитывающих как целевую направленность бюджетных средств, так и необходимость компенсации затрат на основную и инновационную деятельность предприятия.

Еще одним положительным фактом для края станет исключение задвоения маршрутов, а следовательно, снизятся холостые пробеги и уменьшатся простои.

Таким образом, можно сделать вывод, что создание транспортного кластера позволит усовершенствовать все виды перевозок и вывести транспортную отрасль края на мировой уровень.

2.3 SWOT анализ формирования транспортного кластера Красноярского края

SWOT-анализ позволяет определить сильные и слабые стороны транспортной отрасли, а также возможности и угрозы внешней среды. Данный анализ помогает выбрать наиболее эффективную стратегию развития отрасли в целом. Поэтому проведем анализ транспортной отрасли Красноярского края для выявления направлений развития кластера.

Факторный анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз выполняется с учетом того, что автомобильный транспорт играет важную роль в обеспечении экономического роста и социального развития, так как он является основным видом внутреннего транспорта для населения Красноярского края и ключевым элементом транспортной системы.

SWOT-анализ всего края как муниципального образования является достаточно ресурсоемким инструментом исследования и в большей степени основывается на обработке вторичной информации, взятой по результатам деятельности территориальных органов Федеральной службы государственной статистики, информации управлений и отделов администрации муниципального образования, а также исследований экспертов.

Данный анализ является отправной точкой стратегического планирования. С помощью суммарной оценки можно определить степень готовности транспортной отрасли реагировать на факторы макроокружения, а также прогнозировать потенциальные угрозы и вовремя использовать возможности.

3 Разработка концепции автотранспортного кластера

3.1 Структура управления автомобильным кластером региона

При управлении филиалами головного предприятия применяется организационно-финансовый механизм бюджетирования и лимитирования по статьям расходов. Для финансового взаимодействия с самостоятельными автотранспортными предприятиями целесообразен механизм партнерских отношений, который существенно сокращает объем транзакционных издержек. Взаимодействие с органами государственной власти осуществляется в рамках механизма бюджетных дотаций. Взаимоотношения с другими организациями строятся на договорной основе. Все это можно рассматривать как комплекс организационно-финансовых механизмов, взаимодействующих и дополняющих друг друга, что в целом обеспечивает эффективное и устойчивое функционирование и развитие предприятий и организаций кластера.

Связи между предприятиями, входящими в кластер, в форме партнерства обеспечивают возникновение синергетического эффекта. Кроме того, интеграция автотранспортных предприятий на региональном уровне позволяет сократить управленческий персонал. Это обеспечивается тем, что при кластерообразовании возрастает целенаправленность и согласованность действий элементов кластера, а также повышается уровень организованности, что открывает перспективы реализации синергетического эффекта.

Формирование региональных автотранспортных кластеров может осуществляться как «сверху вниз», то есть по инициативе головного предприятия, так и «снизу вверх» – по инициативе участников кластера. Российский территориальный кластер, как правило, создан по инициативе региональных властей и имеет специализированную управляющую компанию, которая является региональным институтом развития, причем, в половине кластеров у его участников есть возможности влиять на формирование и деятельность кластерных менеджеров, которая финансируется из федеральных и региональных источников. Компетенции кластерных менеджеров лежат в плоскости государственного и муниципального управления, и чаще всего они являются государственными служащими исполнительной ветви власти.

Состав участников кластера определяется по территориальному и отраслевому признаку, а процесс входа/выхода участника имеет юридическое оформление. Оптимальная комбинация состава участников создает необходимые условия для повышения устойчивости кластера, характеризующейся сближением целей и интересов участников. Информационное сопровождение деятельности обеспечивается через веб-сайт кластеров, а оповещение участников, помимо портала, осуществляется с помощью электронной почты, а также в устной форме.

В управляющей компании выделяют Президента, Совет директоров и две оперативные группы. Менеджмент кластера сосредоточен на активизации взаимодействий участников кластера в целях разработки и реализации совместных проектов, в том числе в представлении интересов резидентов

кластера в органах власти, области НИОКР, институтах развития. Также, важными направлениями деятельности является организация переподготовки и повышения квалификации кадров и привлечение инвестиций.

Управляющие компании организованы в подавляющем большинстве территориальных кластеров. Однако в ряде случаев ответственность за развитие территориальных кластеров возлагается на центры кластерного развития, создаваемые по программе поддержки малого и среднего предпринимательства.

Согласно ФЗ №209, центры кластерного развития могут создаваться в качестве объекта инфраструктуры наряду с бизнес-инкубаторами, промышленными парками и др. Приказ Правительства РФ №227 от 20.05.2011 г. определяет цель функционирования центра кластерного развития следующим образом: создание условий для эффективного взаимодействия предприятий-участников территориальных кластеров, учреждений образования и науки, некоммерческих и общественных организаций, органов государственной власти и местного самоуправления, инвесторов в интересах развития территориального кластера, обеспечение реализации совместных кластерных проектов. В приказе №220 от 24.04.2013 г. уточняется правовой статус центра кластерного развития. Так, центр кластерного развития является структурным подразделением юридического лица или самостоятельным юридическим лицом, которое относится к инфраструктуре поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства, одним из учредителей которых является субъект Российской Федерации или муниципальное образование.

Наиболее распространенными организационно-правовыми формами для создания управляющих компаний территориальных кластеров в формате регионального института развития являются открытое акционерное общество и автономная некоммерческая организация. Формат центра кластерного развития оказался более разнообразным: государственное автономное учреждение, открытое акционерное общество, общество с ограниченной ответственностью и автономная некоммерческая организация.

Ведущая позиция государства в органах управления территориальных кластеров подкрепляется их ролью в качестве ключевого источника финансирования деятельности управляющих компаний.

Система управления кластерами имеет сложный многоуровневый характер и характеризуется большим количеством управляющих субъектов, сферы компетенций которых недостаточно четко определены. Помимо управляющей компании и центра кластерного развития к ним относятся: государственные и частные компании, определенные соответствующим решением органа власти, государственные институты развития, региональные, муниципальные и федеральные власти, а также резиденты кластера. Схема управления кластерами представлена на рисунке 3.2.

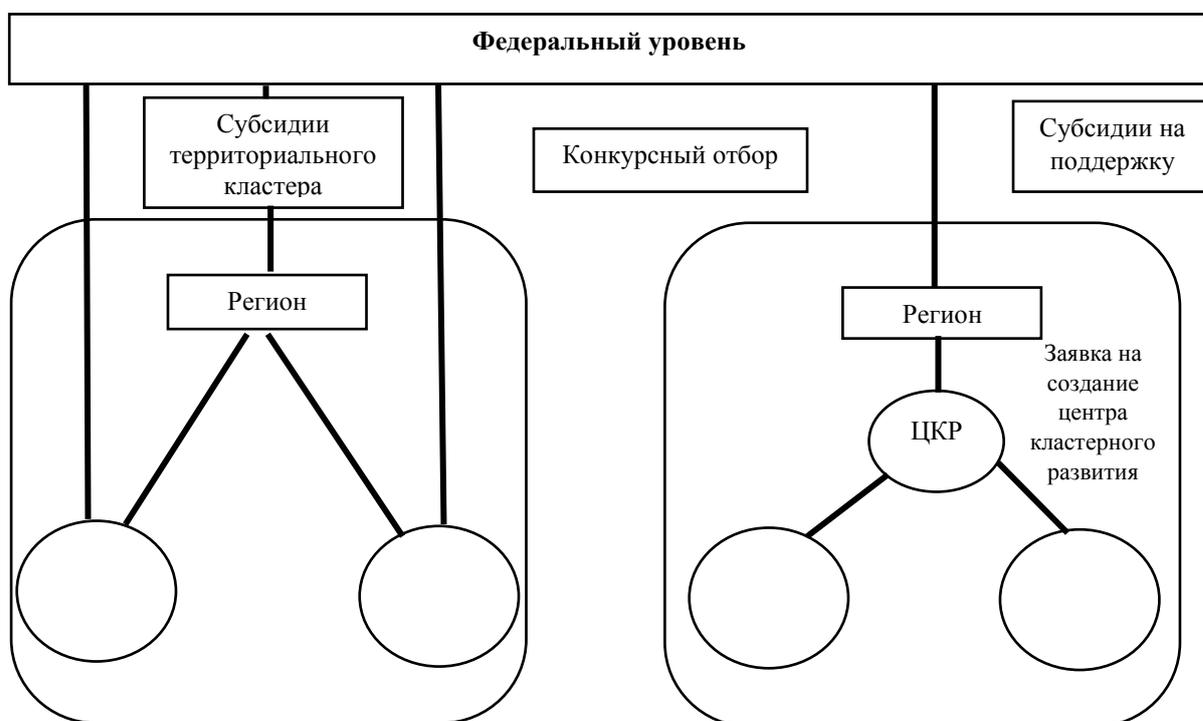


Рисунок 3.2 – Схема управления кластерами

Как видно из представленного рисунка, структура системы управления кластерами включает три взаимосвязанных уровня, причем функции этих уровней могут пересекаться. Принципом одной из возможных классификаций является отношение к территории базирования кластеров:

- первая группа: комиссии федерального уровня, заинтересованные министерства, агентства, федеральные институты развития, осуществляющие или способные осуществить косвенное управление кластерами на всей территории Российской Федерации.

- вторая группа: заинтересованные стороны регионального уровня, среди которых исполнительные органы власти субъектов федерации, крупные компании с государственным участием, центры кластерного развития регионов.

- третья группа: органы управления кластером (управляющую компанию, организацию-координатора, совет кластера и другие)

Следует отметить, что масштаб деятельности той или иной организации определяет интенсивность участия его в непосредственном управлении конкретным кластером. При этом чем выше уровень, тем меньше интенсивность участия в управлении. Однако советы кластеров имеют в своем составе представителей федеральных органов власти, например, заместителя министра экономического развития, поэтому не могут быть отнесены к какому-либо типу в рамках этой классификации.

Теперь рассмотрим функциональную классификацию субъектов управления, основывающуюся на анализе закрепленных за субъектами функций, согласно основным нормативно-правовым документам. С некоторой долей условности можно разделить участников системы управления по выполняемым функциям в системе управления на прямых и косвенных участников. К косвенным участникам следует отнести органы власти федерального уровня, в том числе исполнительные органы государственной власти, региональные органы исполнительной власти, когда представитель региона не участвует в органах кластерного управления, федеральные институты развития, крупные компании с государственным участием без формального членства в управляющей организации кластера. Компетенции участников косвенного управления лежат в области создания рамочных условий функционирования кластера. К прямым участникам относятся

управляющие организации кластера, представленные в органах кластерного управления, компании с государственным участием, центры кластерного развития, региональные органы исполнительной власти, представленные в управляющих организациях, а также исполнительные органы федеральной власти, представленные в советах кластеров. Сфера основных компетенций прямых участников – принятие решений по непосредственному управлению конкретными кластерами.

Основные органы кластерного управления и их полномочия представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 – Основные органы кластерного управления и их полномочия

Орган	Основные компетенции
Общее собрание членов кластера	<ul style="list-style-type: none"> - Определение приоритетных направлений деятельности партнерства - Утверждение и изменение устава партнерства - Принятие и исключение членов партнерства - Избрание исполнительного директора партнерства - Принятие финансового плана (бюджета) и внесение изменений в него - Открытие филиалов и представительств, участие в сторонних организациях
Исполнительное звено кластера	<ul style="list-style-type: none"> - Осуществляет руководство текущей деятельностью партнерства, за исключением вопросов ведения общего собрания - Представляет интересы партнерства в отношениях с другими организациями - Заключает договоры и иные сделки - Открывает счета партнерства в финансовых учреждениях - Принимает и увольняет с работы сотрудников - Утверждает внутренние правила и процедуры партнерства за исключением находящихся в ведении общего собрания

Правление партнерства (кластера)	<ul style="list-style-type: none"> - Осуществление контроля за выполнением решений общего собрания - Подготовка материалов по вопросам, относящимся к сфере полномочий общего собрания - Предоставляет отчеты в контролирующие государственные органы
-------------------------------------	--

3.2 Механизм финансовой поддержки реализации кластерной политики

В условиях отдельно взятого региона наиболее перспективным направлением реализации кластерной политики является инвестиционное партнерство, проявляющееся во взаимодействии органов власти, предприятий, образующих кластер и финансовых структур. Только в этом случае возможно получение дополнительных преимуществ, которые дает кластер. Инвестиционное партнерство способно повысить конкурентные преимущества предприятий территориального кластера не только посредством инноваций, но и посредством новых методов регулирования на основе комплексного подхода к развитию этих кластеров.

Финансирование и кредитование мероприятий, направленных на создание объектов в рамках формирования кластеров должны строиться на сочетании различных форм и источников финансирования, организаций и фирм, включая иностранные, привлечении финансовых ресурсов всех заинтересованных предпринимателей, а также частных инвесторов. Принимая во внимание существенный размер необходимых инвестиций на развитие капиталоемких объектов инфраструктуры, финансовая стратегия должна исходить из возможности использования акционерного и венчурного капитала, оперативного и финансового лизинга, включать разработку поэтапной схемы вложения финансовых ресурсов с целью реализации принципа реинвестирования прибыли. При этом обязательным условием успешной реализации проектов является государственная поддержка и

стимулирование, например, льготные кредиты или временное освобождение от налогов.

Финансирование кластерных инициатив осуществляется из следующих источников:

- средства органов государственной власти: правительственные программы поддержки кластеров, гранты региональных и муниципальных властей

- негосударственные источники финансирования: взносы участников, доходы от продажи услуг кластера, комиссионные от размещения заказов, средства от проведения конференций и так далее.

Особенностью финансовых взаимоотношений предприятий, входящих в региональный автотранспортный кластер является система льгот, существующая на пассажирском транспорте и требующая дополнительного финансирования. Большая часть регионов сохранила бесплатный проезд льготников и как следствие не может обеспечить самокупаемость без бюджетных субсидий.

Объем бюджета кластера варьируется в зависимости от конкретных параметров того или иного кластера, а именно: количество участников, их размер, отрасль, количество предоставляемых сервисов.

Схема финансовой поддержки развития кластера представлена на рисунке 3.3:

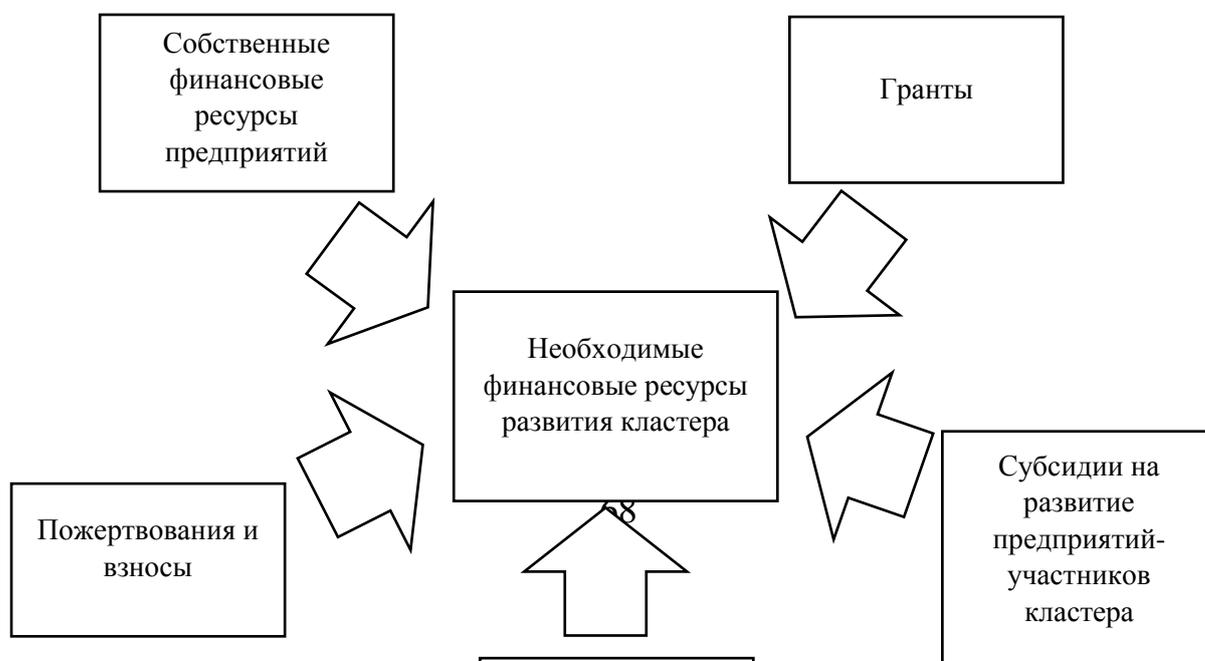


Рисунок 3.3 – Схема финансовой поддержки развития кластера

Кроме того, актуальным для развития территориальных кластеров является вопрос учета привлеченных внебюджетных средств в качестве возможного замещения регионального софинансирования, необходимого для получения федеральной субсидии. В этом случае внебюджетные средства могут позволить уменьшить до какого-то предела, либо полностью исключить необходимость управляющей компании для получения федеральной субсидии входить в программы региональных органов власти. Такое решение позволило бы сделать территориальные кластеры более независимыми от региональных органов власти.

Процесс бюджетирования в автотранспортном кластере начинается с планирования доходной и расходной частей. Применительно к пассажирским автотранспортным предприятиям оно начинается не с доходной части, а с расходной. Она определяется объемом перевозок, который удовлетворяет потребности региона, прежде всего в обеспечении своевременной и комфортной доставки персонала до работы и обратно. Когда определена расходная часть, производится прогноз доходной части и размера бюджетных дотаций. Данный этап реализуется головным предприятием с взаимодействием с региональными органами власти. В результате такого планирования определяются лимиты расходов по всем планируемым статьям.

3.3 Эффективность производственно-экономического внедрения автотранспортного кластера в регионе

Кластер является инструментом, позволяющим предприятиям оптимизировать производственно-технологические цепочки и обеспечивать производство знаний и технологий, но он, в свою очередь, оказывает обратное влияние на территорию.

Таким образом, проведем сравнение моделей региона без использования кластерного подхода и с его использованием, рисунки 3.4 и 3.5.



Рисунок 3.4 – Модель региона без использования кластерного подхода

Из рисунка 3.4 видно, что «старый» инновационный центр опирается на квалифицированные кадры, промышленность, инфраструктуру, а также на развитие технологий. Однако, не используя современные механизмы, добиться развития региона достаточно сложно. Теперь рассмотрим рисунок 3.5



Рисунок 3.5 – Модель региона с использованием кластерного подхода

Таким образом, можно сделать вывод, что применение кластерного подхода позволит региону стать современным инновационным центром, требования к которому представлены в таблице 3.3.

Таблица 3.3 – Требования к старым и современным инновационным центрам

Требования к «старым» инновационным центрам	Требования к современным инновационным центрам
Технологии	Наличие центров знаний (уровень университетов/институтов)
Квалифицированные кадры	Наличие предпринимателей (основой является союз успешных людей)
Индустриальная городская среда и инфраструктура	Доступность денег
Государственные инвестиции	Возможность выхода на финансовые рынки
	Развитие инфраструктуры
	Кластерная политика в регионе
	Наличие международных компаний
	Сети (горизонтальные, вертикальные, международные, тематические, бизнес-парки, инкубаторы)
	Правительство: деньги на НИОКР, помощь в привлечении инвестиций.
	Качество жизни.

На сегодняшний день развитие транспортной отрасли является актуальным вопросом и разработана программа развития на 2017-2019 гг. К задачам данной программы относятся:

- обновление подвижного состава общественного пассажирского транспорта;

- повышение эффективности перевозочного процесса, направленного на обеспечение доступности и качества транспортных услуг, в том числе для маломобильных групп населения Красноярского края;

- уровня безопасности транспортной системы Красноярского края;

- снижение негативного воздействия транспортной системы Красноярского края на окружающую среду.

На реализацию программы выделены средства из бюджетов разных уровней, таблица 3.4 [25].

Таблица 3.4 – Объем средств государственной поддержки на реализацию мероприятий программы

Виды государственной поддержки	Всего	Отчетный финансовый год - 2015	Текущий финансовый год - 2016	Очередной финансовый год - 2017	Первый год планового периода - 2018	Второй год планового периода - 2019
1	2	3	4	5	6	7
Государственная поддержка за счет средств краевого бюджета, всего	3719289,3	735883,3	816069,5	755708,2	736838,8	674789,5
Государственная поддержка за счет средств федерального бюджета, всего	9533,0	7000,0	2533,0	0,0	0,0	0,0
Общий объем средств государственной поддержки на реализацию мероприятий программы	3728822,3	742883,3	818602,5	755708,2	736838,8	674789,5

Далее рассмотрим один из наиболее важных элементов осуществления пассажирских перевозок. Рациональное установление тарифа обеспечивает устойчивое развитие транспортной системы и ее экономическую безопасность на основе принципов минимизации затрат при максимуме полезного эффекта. Для этого используется нормативный подход к формированию затрат и тарифа

на транспортные услуги. Модель тарифа в общем виде задается следующей тройкой множеств, формула 1:

$$T = \{C, P, A\}, \quad (1)$$

где T – модель тарифа;

C – множество фиксированных на аналитическом интервале констант;

A – множество нормативов затрат;

P – множество параметров.

Совокупность описанных элементов позволяет оценить максимальную нормативную емкость каждого элемента затрат, учитывая текущие условия осуществления перевозок, при этом значения некоторых параметров модели тарифа определяются исходя из целевых показателей работы автотранспортных организаций, то есть поддающихся стандартизации на региональном уровне.

Обобщая выше написанное, можно сказать, что создание регионального автотранспортного кластера приводит к возрастанию эффективности деятельности в результате интеграции, решению наиболее важных проблем отрасли, повышению качества оказываемых транспортных услуг и предпочтению у населения общественного транспорта личным автомобилям. Кроме того, это в последствии окажет положительное влияние на решение экологической проблемы, проблемы безопасности дорожного движения и проблемы заторов на дорогах. Также, объединение финансовых ресурсов позволит решить одну из главных проблем транспортной отрасли в области пассажирских перевозок – устаревший парк транспортных средств.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В выпускной квалификационной работе рассмотрены основные теоретические подходы к определению классификационных признаков форм кластера. Поскольку не существует однозначного понятия кластера, в работе представлена его эволюция. Также, определены основные признаки кластера, такие как: географическая близость, взаимозависимость предприятий, наличие конкуренции, инновационная активность участников кластера.

Сравнение опыта России в формировании кластера и зарубежного опыта позволило выявить слабые и сильные стороны отечественной кластерной политики. К слабым сторонам относятся неразвитость инфраструктуры и сжатые сроки подготовки программы развития кластеров. К сильным сторонам можно отнести эффективное взаимодействие органов исполнительной власти разных уровней. Тем не менее, процессы кластеризации в России активно развиваются и Правительство РФ планирует поддерживать кластеры субсидиями. Однако необходима проработка нормативно-правовой базы.

Далее определены условия формирования автотранспортного кластера в Красноярском крае и дана оценка транспортной отрасли края. Анализ

грузооборота и пассажирооборота показал, что в январе-феврале 2017 г. грузооборот автомобильного транспорта по отношению к предыдущему году увеличился на 5,7% и составил 195,1 млн тонно-километров, пассажирооборот автомобильного транспорта уменьшился на 7,1% и составил 384,6 млн пасс. километров. Результатом проведенного SWOT-анализа стало нахождение средней оценки уровня готовности транспортной системы адаптироваться к изменениям внешней и внутренней среды равной 4,04 по 5-ти бальной шкале.

В ходе работы доказана возможность и необходимость создания кластера для решения выявленных проблем и повышения конкурентоспособности пассажирских перевозок.

Таким образом, достигнута цель выпускной квалификационной работы, а именно, показано развитие транспортной отрасли Красноярского края с помощью применения кластерного подхода. Далее определена структура управления предложенным кластером, описан механизм финансовой поддержки кластерной политики и определена эффективность производственно-экономического внедрения автотранспортного кластера в регионе. Формирование данного кластера позволит Красноярскому краю стать современным инновационным центром, поспособствует развитию инфраструктурных подсистем и, благодаря объединению капитала, опыта и информации, содействует решению проблем транспортной отрасли края.

Экономическая эффективность также заключается в возможности, при создании автотранспортного кластера, повышения рентабельности управления на 2%, экономической эффективности управления на 2 %, а также снижения затратно-емкости управления на 1 %, удельного веса затрат на содержание аппарата управления в структуре себестоимости на 1 % и динамики оплаты труда управленческого персонала на 1 %.

Кроме того, интеграция транспортных предприятий Красноярского края позволит повысить ритмичность движения автобусов, увеличить число современных комфортабельных автобусов, улучшить показатели развития маршрутной сети, а также обеспечить современное информационное обслуживание пассажиров. Кластер также может способствовать снижению

уровня безработицы и повышению безопасности транспортного обслуживания населения. Еще, на базе кластера может разрабатываться и реализовываться на практике региональная интеллектуальная транспортно-пассажирская система, интегрированная со спутниковой системой навигации и контроля движения автобусов. В транспортно-пассажирской системе применяются инновационные технологии управления, существенно повышающие качество транспортного обслуживания населения

Таким образом, создание автотранспортного кластера на территории Красноярского края позволит использовать в полной мере возможности общественного транспорта в повышении эксплуатационной скорости, росте производительности труда, снижении себестоимости повышении рентабельности пассажирских перевозок и культуры обслуживания пассажиров.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Ямилов, Р. М. Понятие кластера как субъекта рыночных отношений // Вестник Удмуртского университета. Серия «Экономика и право». – 2015. – №1.
2. Фатеев, В. С. Кластеры, кластерный подход и его использование как инструмента регулирования развития национальной и региональной экономики //Эканоміка. Сацьялогія. Біялогія. – 2012. – №. 2. – С. 131.
3. Белоцерковская, Е. М. О сущности экономического понятия «кластер»/ Белоцерковская Е. М., Белоцерковская Н. В., Калиева О. М., Шептухин М. В. // Молодой ученый. — 2017. — №12. — С. 228-233.
4. Самострокова, Е. С. Классификация кластеров предприятий // Молодой ученый. — 2012. — №1. Т.1. — С. 141-143.
5. Меньшенина, И. Г. Региональные кластеры как форма территориальной организации экономики //Автореферат дисс. на соиск. уч. степ. канд. экон. наук. Екатеринбург. – 2009.

6. Самострокова, Е. С. Классификация кластеров предприятий // Молодой ученый. – 2012. – №1. Т.1. – С. 141-143.
7. Костюченко, Е. А. Анализ зарубежного опыта формирования и использования кластерных структур в региональном развитии. – 2014.
8. Правительство России [Электронный ресурс]: Новости. – Точка доступа: <http://government.ru>
9. Гохберг, Л. М. Пилотные инновационные территориальные кластеры в Российской Федерации: направления реализации программ развития / под. ред. Л.М. Гохберга, А.Е. Шадрина; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М.: НИУ ВШЭ, 2015. – 92 с. – 300 экз. – ISBN 978-5-7598-1277-7 (в обл.).
10. Котлярова, С. Н. Практика формирования кластеров в регионах России // Региональная экономика: теория и практика. – 2012. – №. 24.
11. Бочкова, Е. В. Построение кластерной модели экономики: зарубежный и российский опыт // ББК 65.01 А 437. – 2014.
12. Методические рекомендации по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации (письмо от 26.12.2008г. № 20615-АК/Д19).
13. Миролубова, Т. В. Кластерная политика в европейских странах и в России: сравнительный анализ/ Миролубова Т. В., Афолина А. Г. // Вестник ПГУ. Серия: Экономика, 2011. №1 – С.37-44.
14. Бортник, И. М. и др. Становление инновационных кластеров в России: итоги первых лет поддержки // Инновации. – 2015. – №. 7. – С. 26-36.
15. Российская кластерная обсерватория [Электронный ресурс]: Кластеры в России. – Точка доступа: <http://cluster.hse.ru>
16. Центр кластерного развития в Санкт-Петербурге [Электронный ресурс]: Кластер «Транспортное и инфраструктурное строительство». – Точка доступа: <http://spbcluster.ru>
17. Грязев, М. В. Региональные кластеры автотранспортных предприятий: инновационность и синергизм/ Грязев М. В., Васин С. А., Шахов А. Ю., Сидельников Ю. А. // Региональная экономика: теория и практика. – 2012. – №7.

18. Комплексный план транспортного обслуживания населения Красноярского края на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок.

19. Терещенко, К. В. Анализ современного состояния транспортной инфраструктуры Красноярского края / Терещенко К. В., Мельников М. В., Гильц Н. Е // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2014. – Т. 2. – №. 10.

20. Постановление Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 510-п «Об утверждении государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы»»

21. Управление Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю [Электронный ресурс]: Транспорт и связь. – Точка доступа: <http://krasstat.gks.ru>

22. Постановление от 9 ноября 2016 года № 633 об утверждении муниципальной программы «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске на 2017 год и плановый период 2018-2019 годов»

23. Зандер, Е. В. Развитие транспортной инфраструктуры как необходимое условие социально-экономического развития региона //Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета им. академика МФ Решетнева. – 2011. – №. 1.

24. Распоряжение Министерства транспорта РФ от 31.01.2017 № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»

25. Распоряжение Правительства Красноярского края «Об утверждении отраслевой программы «Развитие транспорта Красноярского края на 2017 - 2019 годы»»

26. Терещенко, К. В. Анализ современного состояния транспортной инфраструктуры Красноярского края / Терещенко К. В., Мельников М. В.,

Гильц Н. Е. //Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2014. – Т. 2. – №. 10.

27. Фаер, М. Е. Анализ развития транспортных услуг в городе Красноярск / Фаер М.Е., Матвеева К.А., Гильц Н.Е. // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2013. №9 С.211-212.

28. Немецкий кластерный портал [Электронный ресурс]: Кластеры Германии. – Точка доступа: <https://www.clusterportal-bw.de>

29. Европейская кластерная платформа для совместной работы [Электронный ресурс]: Кластерные организации Европы. – Точка доступа: <http://www.clustercollaboration.eu>

30. Лебединская, Ю. С. Принципиальная структура экономического кластера для развития региона // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2014. №5-2.

31. Васин, Н. С. Влияние кластеризации на устойчивость функционирования предприятий // Региональная экономика: теория и практика. 2014. №48.

32. Программа развития Красноярского края до 2030 г.

33. Голоскоков, В. Н. Интеграционные преобразования транспортного комплекса в условиях глобализации экономики // Экономические отношения. — 2011. — № 1 (1). — с. 39-57.

34. Фрейдман, О. А. Современные тенденции развития транспортно-логистических кластеров // Известия ВолгГТУ. 2014. №4 (131) С.144-151.

35. Прокофьева, Т. А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе евроазиатских МТК, д.э.н., профессор Государственного университета «Высшая школа экономики», Главный научный сотрудник ОАО «ИТКОР», Президент Ассоциации «ЛОГИНВЕСТ», Вице-президент Национальной логистической ассоциации (НЛА) России.

36. Программа развития инновационного кластера в ЗАТО Железногорск.

37. Инновационная Россия 2020. Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года (Проект) [Электронный ресурс]. – Точка доступа: <http://www.economy.gov.ru>

38. Макаров, Е. И. Расчеты характеристик уровня системности в транспортно-логистическом кластере / Макаров Е. И., Гамов А. Н. // ИВД. 2014. №1 С.13.

39. Магомедов, А. М. Оценка развития транспортной инфраструктуры региона // Управленческий учет. – 2014. – № 4. – С. 57-62.

40. Лебединская, Ю. С. Принципиальная структура экономического кластера для развития региона // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2014. – №5.

41. Сидельников, Ю. А. Оценка устойчивости партнерских отношений внутри регионального автотранспортного кластера / Ю. А. Сидельников, А. С. Васин, А. Ю. Шахов // Материалы Международной заочной научно-практической конференции «Актуальные научные вопросы: реальность и перспективы». Часть 6. - Тамбов. 2011. - С. 38-39

42. Программа государственной поддержки развития Инновационного кластера информационных и биофармацевтических технологий Новосибирской области на период 2013-2017 годов, утвержденная постановлением Правительства Новосибирской области от 20.09.2013 № 399-п

43. Абашкин, В. Кластерная политика в России: от теории к практике / Абашкин В., Бояров А., Куценко Е. // Форсайт. Т. 6., 2012. № 3. С. 16–27.

44. Постановление «Об утверждении муниципальной программы «Развитие физической культуры, спорта и туризма в городе Красноярске» на 2016 год и плановый период 2017–2018 годов»

45. Отраслевые стандарты системного менеджмента [Электронный ресурс]: Стандарты. – Точка доступа: <http://www.ohsas.ru/page-12.html>

46. Golyand, I. L. Ensuring sustainable development of the regional passenger transport systems on the basis of economically sound tariffs for transportation services / I. L. Golyand, K. A. Mukhina, K. N. Zakharin, J. A. Hegai // Journal of Applied Economic Sciences, Volume XII, Issue 2(48), Spring 2017.

47. Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. 03.01.2017. Минтранс России.

48. Самаруха, В. И. Формирование интегрированных кластеров в регионе / В.И. Самаруха, И. С. Николаева. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2012. – 191 с.

49. Национальный стандарт «Территориальные кластеры»

50. Адамова, К. З. Кластерная политика как инструмент повышения конкурентоспособности национальной экономики // Вестник СГТУ. 2009. №1 С.173-178.

51. Система менеджмента для управляющих компаний инновационных территориальных кластеров Российской Федерации // под ред. НИУ Высшая школа экономики и фонда центра стратегических разработок «Северо-Запад»

52. Денисов, Г. А. Формирование системы кластерного управления региональной экономикой // Автореферат дисс. на соиск. уч. степ. канд. экон. наук. Майкоп. – 2011.

53. Орлов, С. В. Территориальные особенности организации транспорта Приморского региона // Автореферат дисс. на соиск. уч. степ. канд. геогр. Наук. Калининград. – 2014.

54. Белова, Г. В. О роли кластеров в региональном развитии // Экономические науки. 2016. №53-1.

55. Багинова, В. М. Кластерный подход в стратегии инновационного развития региона / Багинова В. М., Николаева А. Г. // Вестник ТГУ. 2012. №3.

56. Акопян, А. Р. Роль кластеров в развитии современных национальных инновационных систем субъектов мирового хозяйства // Диссертация на соиск. уч. степ. канд. экон. наук. Москва. – 2016.

57. Федеральный закон от 22 июля 2005 г. за № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в РФ» (в ред. закона от 31.12.2014 г.)
58. Егорова, И. Е. Формирование регионального экономического кластера (на примере алмазно-бриллиантового комплекса республики Саха (Якутия)) // Диссертация канд. экон. наук. – Хабаровск, 2011. – 164 с.
59. Гохберг, Л. М. Пилотные инновационные территориальные кластеры в Российской Федерации: направления реализации программ развития / под ред. Л. М. Гохберга, А. Е. Шадрина. – М.: НИУ «ВШЭ», 2015. – 92 с.
60. Полетаев, В. Э. Бизнес в России: инновации и модернизационный проект – М.: ИНФРА-М, 2013. – 494 с.
61. Россия в цифрах – 2014 // краткий статистический сборник. – М.: Росстат, 2014.
62. Абашина, М. А. Кластеры как форма хозяйственной деятельности в инновационной экономике // Экономические науки. – 2011. – № 5.
63. Аванесян, М. Г. Поддержка инновационной деятельности российских корпораций с помощью международных инновационных кластеров / М. Г. Аванесян, М. Н. Черкасов // Управление инновациями: теория, методология, практика. – 2014. – № 8. – С. 135-140
64. Астафьева, И. А. Становление и развитие автомобильных кластеров в России // Экономика в промышленности. – 2012. – № 1.
65. Батуева, Т. Б. Мировая практика развития кластеров в экономически развитых странах // Конкурентоспособность и модернизация экономики. – 2015. – № 5. – С. 41–48.
66. Бондаренко, В. А. О ключевых характеристиках кластера и соотнесении понятия «кластер» в зарубежной и отечественной литературе // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития. – 2015. – № 8. – С. 29-33.
67. Головинов, О. Н. Инновационные кластеры: вопросы теории и практики // Вестник экономической науки Украины. – 2015. – № 1 (28). – С. 45-51.

68. Зубенко, В. А. Роль венчурного финансирования при формировании международных нанотехнологических кластеров / В.А. Зубенко, Г.Е. Муслимова // Финансы и кредит. – 2012. – № 41 (521). – С. 46-56.

69. Несмачных, О. В. Кластерная политика в стратегии инновационного развития России и зарубежных стран / О. В. Несмачных, В. В. Литовченко // Экономические науки. – 2014. – № 9. – С. 162–165.

70. Шехтман, А. Ю. Тенденции развития конкурентных направлений автомобильной промышленности в мировом аспекте // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1.

71. Постановление Правительства от 6 марта 2013 г. № 188 «Об утверждении Правил распределения и предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий, предусмотренных программами развития пилотных инновационных территориальных кластеров»

72. Приказ № 457 от 13 августа 2013 г. «Об утверждении уровня софинансирования расходных обязательств субъектов Российской Федерации за счет субсидий из федерального бюджета на реализацию программ развития пилотных инновационных территориальных кластеров на 2013 год»

73. Приказ от 4 сентября 2013 г. № 514 «О проведении конкурсного отбора субъектов Российской Федерации для предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий, предусмотренных программами развития пилотных инновационных территориальных кластеров»

74. Приказ от 27 сентября 2013г №558 «Об образовании комиссии по отбору мероприятий, которые будут учитываться при определении размера субсидий, а также мероприятий, включаемых в утверждаемый Минэкономразвития России перечень мероприятий, отобранных для софинансирования за счет средств субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию программ развития пилотных инновационных территориальных кластеров»

75. Распоряжение Правительства РФ от 18.11.2013 № 2128-р «О распределении субсидий, предоставляемых в 2013 году из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию программ развития пилотных инновационных территориальных кластеров»

76. Гришин, В. И. Стратегические приоритеты социально-экономического развития России: монография / под ред. В. И. Гришина, Л. Г. Чередниченко, А. З. Селезнева. М.: РЭУ им. Г. В. Плеханова, 2011.

77. Постановление Правительства Красноярского края от 18.10.2011 № 628-п «Об утверждении долгосрочной целевой программы «Дороги Красноярья» на 2012-2016 годы

78. Куценко, Е. С. Рациональная кластерная стратегия: маневрируя между правилами рынка и государства // Научный журнал НИУ ВШЭ «Форсайт», 2012, Т. 6, №3.

79. Орлов, С. В. Транспортный кластер как вариант развития транспортного комплекса // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта: Естественные науки. – Калининград, 2012, С. 144-149.

80. Хаирова, С. М. Формирование кластеров транспортной отрасли в условиях глобальной экономики / Хаирова С. М., Боуш Г. Д. // Вестник СиБАДИ. 2014. № 1(35).С. 162—168.