

Секция 4

МЕНЕДЖМЕНТ, МАРКЕТИНГ И ЛОГИСТИКА

К.И. Алексеева

*Институт региональной экономики Севера
(Якутск, Республика Саха (Якутия))*

ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КЛАСТЕРА В РЕСПУБЛИКЕ САХА (ЯКУТИЯ)

Для всей экономики государства кластеры выполняют роль точек роста внутреннего рынка и базы международной экспансии. Вслед за первым в экономике часто образуются новые кластеры, и международная конкурентоспособность страны увеличивается. Когда формируется кластер, все производства начинают оказывать поддержку друг другу. Кластер служит пусковым механизмом для разработки новых возможностей в конкуренции, помогая преодолевать внутренние проблемы, негибкость, инертность, что сводит на нет положительный эффект конкуренции и зарождение новых фирм. Таким образом, наличие кластера позволяет национальной отрасли поддерживать свое преимущество, а не отдавать его тем странам, которые более склонны к обновлению. По мере развития сфера влияния кластера существенно начинает расширяться и распространяется на те области, которые не в состоянии обеспечить такой же положительный эффект.

Развитие региональных кластеров в России является одним из условий повышения конкурентоспособности отечественной экономики и активизации механизмов частногосударственного партнерства.

Наиболее эффективно кластер может развиваться в условиях частногосударственного партнерства, когда весь потенциал региона четко скоординирован и сориентирован на решение конкретных задач в рамках единой стратегии инновационного развития регионов. Россия должна занять свое достойное место в мировом сообществе. Для этого необходимо развитие российской экономики, повышение эффективности и конкурентоспособности российских предприятий, что невозможно без создания современных кластеров во всех отраслях экономики.

На сегодняшний день кластерный подход в регионах начинает усиленно практиковаться в России. Для создания кластеров в северных регионах необходимо ввести научный подход в технологию производства товаров и оказания услуг, совершенствовать транспортную инфраструктуру, создать информатизацию отраслей, производств и регионов.

Кластер не является просто суммой своих отдельных частей, ему присущ синергетический эффект. Именно поэтому выявление в экономике Республики Саха (Якутия) существующих и потенциально возможных кластеров, а также оказание государственной поддержки их развитию является необходимым условием дальнейшего развития экономики региона. Основными кластерами Республики Саха (Якутия)

должны являться: алмазный, нефтегазовый, энергетический, лесной, агропромышленный, строительный и транспортный.

Важнейшая проблема, сдерживающая социально-экономическое развитие Якутии, — совершенно неразвитая наземная транспортная инфраструктура. Транспортный кластер Республики Саха (Якутия) представлен всеми видами транспорта (автомобильного, железнодорожного, водного и авиационного), каждый из которых выполняет свою функцию в обслуживании хозяйства республики и существенно отличается по содержанию проблем и путей дальнейшего развития. Общим для всех видов транспорта региона является то, что основными предпосылками формирования их главных элементов на разных этапах развития экономики были и будут возможность использования выгодного географического положения и необходимость использования ресурсного потенциала Якутии.

Сейчас на территории Якутии формируются два основных промышленных кластера-локомотива: Западная Якутия — алмазодобыча, энергетика, гранильное производство, нефтедобыча, газодобыча, нефтепереработка, транспортировка нефти и газа, лесозаготовка, лесопереработка, научные учреждения, пищевая промышленность, автодороги, воздушное сообщение, современные объекты социальной инфраструктуры; Южная Якутия — угледобыча, золотодобыча, энергетика, ювелирное производство, пищевая промышленность, сельское хозяйство, развитая транспортная сеть: железная дорога, автодороги, воздушное сообщение, научные и образовательные учреждения, современные объекты социальной инфраструктуры; в перспективе — горно-металлургическое производство (железные руды, гидроэнергетика с экспортной направленностью), что повлечет активное развитие транспортной инфраструктуры и телекоммуникаций.

Спецификой транспортного кластера является то, что деятельность входящих в него предприятий напрямую связана с предприятиями других кластеров (алмазно-промышленного, топливно-энергетического, лесного, агропромышленного, строительного).

Необходимо разработать единую тактику и стратегию формирования транспортного кластера. И здесь существует ряд основополагающих проблем: износ основных фондов, недостаточное развитие транспортной инфраструктуры (склады, железные дороги и автодороги, аэропорты, информационные центры, речные порты), а также эффективные методы пропуска грузов, бюрократия, отсутствие современных, оперативных информационных компьютерных технологий и систем, дефицит прозрачности контрольно-надзорных органов, дороговизна кредитно-финансовых ресурсов.

Таким образом, основными целями создания кластера в транспортной отрасли Республики Саха (Якутия) являются:

- доведение качества предоставления услуг транспортного комплекса до уровня требований мирового рынка, интеграция кластера в мировую и региональные транспортные системы;

- развитие и эффективное использование предоставляемого геостратегическим положением Якутии транзитного потенциала на пути торгово-экономических связей Восток—Запад;
- использование ресурсного потенциала Якутии;
- совершенствование взаимодействия образовательных и научных учреждений с другими участниками кластера.

О.М. Алиев, канд. экон. наук, доцент
Дагестанский государственный университет
(Кизляр, Российская Федерация)

ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ОПТОВОГО ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО РЫНКА В РЕГИОНЕ

Для сельскохозяйственных товаропроизводителей особое значение приобретает становление цивилизованного товарного агропродовольственного рынка — сферы реализации сельскохозяйственной продукции, сырья и продуктов переработки. Одной из важнейших причин, сдерживающих этот процесс, является отсутствие развитой рыночной инфраструктуры, обеспечивающей стабильные связи между отраслями агропромышленного комплекса, бесперебойное продовольственное обеспечение населения. Прежде всего, это касается оптовой торговли сельскохозяйственной продукцией и продовольствием как основного звена в системе их сбыта. Ситуация такова, что отсутствуют долгосрочные партнерские связи между сельхозтоваропроизводителями, перерабатывающими предприятиями и торговлей, сделки носят в основном случайный характер; рынок контролируют посреднические структуры и непосредственным товаропроизводителям выход на него со своей продукцией становится все более затруднителен.

В целях создания благоприятных условий для продажи и покупки продукции, устранения искажения в расчетах (бартере, взаиморасчетах и т.д.), оформления сделок и развития рыночного ценообразования организуются оптовые продовольственные и сельскохозяйственные рынки.

Оптовый продовольственный (сельскохозяйственный) рынок — это управляемый и регулируемый механизм товародвижения на основе организационно-экономических и нормативно-правовых требований, располагающий соответствующей инфраструктурой, включающей в себя комплекс торговых, складских административных помещений и вспомогательных служб. Такой рынок является одной из эффективных форм распределения сельскохозяйственной продукции и продовольствия от производителей к потребителям на основе взаимовыгодных экономических отношений.

Оптовые продовольственные (сельскохозяйственные) рынки ориентированы главным образом на торговлю сельскохозяйственными и пищевыми скоропортящимися продуктами (овощами, фруктами, мясом и