

КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

Р. Абдуллаев

Магистрант Ташкентский государственный транспортный университет.

Н.С. Сарвирова

к.э.н и.о профессора,

Ташкентский государственный транспортный университет.

Т.Ш. Муминов

Ассистент кафедры «Транспортная логистика», Ташкентский государственный транспортный университет.

АННОТАЦИЯ

В данной работе рассмотрен кластерный подход как важное направление современного этапа осуществления региональной экономической политики, направленный на ее устойчивое развитие. Проведен краткий анализ зарождения кластерного подхода, представлены основные классификационные признаки логистических кластеров.

Ключевые слова: кластер, информационные технологии, транспортно-логистические кластеры (ТЛК), морские порты, речные порты, инфраструктура.

ABSTRACT

In this paper, the cluster approach is considered as an important direction of the current stage of the implementation of regional economic policy, aimed at its sustainable development. A brief analysis of the origin of the cluster approach is carried out, the main classification features of logistics clusters are presented.

Keywords: cluster, information technology, transport and logistics clusters (TLC), seaports, river ports, infrastructure.

ВВЕДЕНИЕ

Кластерная теория активно развивается с 90-х гг. XX в., ее основоположником считается лауреат Нобелевской премии М. Портер, который выделил такие главные признаки кластера, как территориальная специализация, конкуренция и кооперация [1]. Несмотря на активное развитие информационных технологий, а также широких возможностей обмена данными на расстоянии и цифровизации бизнес-процессов территориальный признак кластера является основополагающим. Объясняется это тем, что в кластерном объединении особое значение имеют регулярные неформальные связи, возникающие только в условиях территориальной близости субъектов предпринимательства.



Рис. 1. Основные признаки кластерной системы

Транспортно-логистические кластеры (ТЛК) можно разделить на 3 крупных категории [2]:

1. портовые ТЛК;
2. пограничные ТЛК;
3. территориальные (региональные) ТЛК.

Портовые ТЛК формируются на базе морских портов, в то время как речные порты считаются не самым выгодным местоположением для размещения ТЛК.

Пограничные ТЛК формируются на базе транспортных узлов на пересечении транспортных коридоров с государственными границами.

Региональные ТЛК размещаются в основном в пределах городской или пригородной системы. Подобные ТЛК включают в себя только те предприятия, которые имеют сильные связи друг с другом. Помимо очевидных предприятий транспорта это могут быть предприятия других городских инфраструктурных отраслей. Так, интегрированными в кластер могут быть логистические компании, автозаправочные станции, учебные заведения, научные организации и даже производственные предприятия.

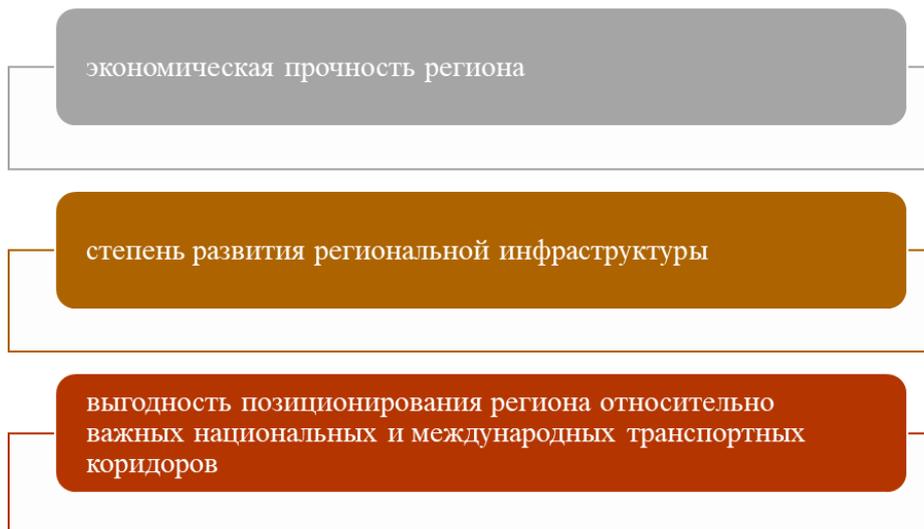


Рис. 2. Факторы, оказывающие содействие развитию региональных ТЛК

Структурная модель создания ТЛК представляет собой ядро с блоками, обеспечивающими его функционирование и повышающими эффективность всего транспортного процесса или логистической цепи (рис. 3).

Организационные отношения в транспортно-логистическом кластере строятся таким образом, чтобы весь комплекс мог обеспечить согласование интересов субъектов частных и государственных систем с синергетическим эффектом как самой работы, так и прибыли компаний, входящих в структуру кластера.



Рис. 3. Структурная модель формирования ТЛК.

Государство, являясь инициатором создания ТЛК, при реализации кластерной политики учитывает следующие аспекты:

1. стратегия развития региона, включающая в себя формирование конкурентной среды и инвестиционной привлекательности региона;

2. решение приоритетных задач власти по модернизации, созданию инфраструктурного комплекса, проведению политики повышения конкурентоспособности транспортной отрасли.

Правительством Узбекистана за последние 5 лет приняты комплексные меры по развитию кластерной политики. На сегодняшний день в республике насчитывается более 80 кластеров в текстильной, пищевой, аграрной и хлопковой промышленности.

В июле текущего года между ведущей компанией ОАЭ в сфере международной торговли, логистики и промышленности AD Ports Group и одной из крупнейших нефтегазовых компаний Узбекистана Sanoat Energetika Guruhi (SEG) было подписано соглашение о создании в Узбекистане крупнейшего логистического кластера [3].

Данное соглашение позволит ускорить процесс развития логистической инфраструктуры и услуг в Узбекистане, а также выход узбекской продукции на мировой рынок.

Использование опыта и ресурсов компании AD Ports Group поможет решить основные логистические задачи и использовать возможности, имеющиеся в стране. Создание транспортно-логистического кластера поможет раскрыть экономический потенциал страны путем создания новых производственно-сбытовых цепочек и открытия новых торговых путей. Предполагается, что кластер будет содержать специализированный продовольственный хаб, внутренние «сухие» порты и склады.

Синергетический эффект от работы логистической цепи будет возможен благодаря созданию новых торговых коридоров, оснащенных передовыми цифровыми сервисами и поддерживаемыми логистическими объектами мирового уровня, включая межтранспортное экспедирование грузов.

REFERENCES

1. Портер М. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов. М.: Альпина Бизнес Букс, 2007. 453 с.
2. Летягина Е. Н., Свеженцев А. Г. Методология кластерного подхода в экономике // Экономика и управление. 2011. № 6(79). С. 97 – 100.
3. Информационный портал Узбекистана <https://nuz.uz/sobytiya/1248253-v-uzbekistane-sozdadut-krupnejshij-logisticheskij-klaster.html>
4. Davron, Y., Botir, A., Zokirkhon, Y., & Tulkin, M. (2022). DETERMINING THE IMPACT OF WEATHER INDICATORS ON PASSENGER TRAFFIC IN PUBLIC TRANSPORT. *Universum: технические науки*, (1-3 (94)), 64-70.

5. Мирзаев, Ф. Р., Назарова, В. Х., Ахмедов, Д. Т. У., & Юсуфхонов, З. Ю. У. (2022). КАЧЕСТВО ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И КВАЛИФИКАЦИЯ ПЕРСОНАЛА. *Главный редактор: Ахметов Сайранбек Махсутович, д-р техн. наук; Заместитель главного редактора: Ахмеднабиев Расул Магомедович, канд. техн. наук; Члены редакционной коллегии, 28.*