

АНАЛИЗ УРОВНЯ РАЗВИТИЯ И ОСОБЕННОСТЕЙ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ В КИТАЕ

Аннотация

В современных условиях все большее значение приобретают вопросы формирования кластеров в разных секторах экономики во многих странах. Вызывает большой интерес опыт формирования и развития логистических кластеров в китайской экономике, которая может стать примером для многих мирохозяйственных экономических систем. В рамках данной статьи, авторами исследованы ключевые особенности существования логистических кластеров в Китае преимущественно с теоретической позиции. Выявлены наиболее характерные очертания, факторы и условия развития логистиче-

ских промышленных кластеров в Китае. Исследована роль и значимость государственного управления процессами кластеризации экономики в данной стране, идентифицированы различные уровни и виды кластеров в экономической системе Китая.

Авторами определены типы моделей развития логистических кластеров в анализируемой стране, сделаны выводы о перспективах применения опыта данной страны применительно к России, что представляется особо значимым в условиях реализации Стратегии модернизации транспортной инфраструктуры в нашей стране.

Ключевые слова

Кластер, логистика, экономика, Китай, страна, развитие, информация, транспорт.

S. G. Khalatyan, O. N. Boyko

ANALYSIS OF LEVEL OF DEVELOPMENT AND FEATURES OF FUNCTIONING OF LOGISTICS CLUSTERS IN CHINA

Annotation

In modern conditions, the formation of clusters in different sectors of economy in many countries is becoming increasingly important. Experience of formation and development of logistics clusters in Chinese economy is of great interest, which can become an example for many world economic systems. Within the framework of this article, authors investigate the key features of existence of logistics clusters in China, mainly from a theoretical point of view. The most characteristic outlines, factors and conditions for development of logistics industrial clusters in China are identified. Role and significance of state management of economic clustering processes in a given country are studied, and various levels and types of clusters in Chinese economic system are identified.

Authors identified the types of models for development of logistics clusters in analyzed country, made conclusions about prospects for applying the experience of this country in relation to Russia, which is particularly important in context of implementation of Strategy for Modernization of Transport Infrastructure in our country.

Keywords

Cluster, logistics, economy, China, country, development, information, transport.

Введение

На сегодняшний день, в научных и профессиональных кругах КНР все чаще указывают на то, что с трансформацией мировой экономики прибыль традиционной товарной экономики сокращается, а жесткая рыночная конкуренция породила «экономику услуг», а сама логистика, как типичная отрасль услуг — «третий источник прибыли», будет все больше и больше благоприятствовать рыночной экономике, прогресс индустриализации логистики станет одним из важных показателей для измерения модернизационной мощи предприятий страны. В современных условиях наиболее интересным с точки зрения

научно-практического ракурса, представляется опыт формирования и функционирования логистических кластеров КНР, как участников экономической системы страны, действия которых направлены на непосредственное «поддержание полного цикла основных и сопутствующих потоков и сквозную оптимизацию ресурсов от исходных поставщиков до конечных потребителей» [1].

Ключевая цель настоящей статьи заключается в исследовании наиболее характерных особенностей формирования и развития логистических кластеров в КНР, и идентификации их роли и значимости в экономике данной страны. Для достижения указанной цели, в нашей ра-

боте реализованы некоторые задачи, так в частности проведен анализ проблемных зон в развитии логистики в Китайской экономике, очерчены научные аспекты сущности кластеризации и кластеров в промышленности, экономике и логистике, выявлены векторы развития кластеризации логистики в КНР и дана оценка роли государственного механизма управления данными процессами.

Обсуждение

Как известно, на сегодняшний день крупные города Китая сформулировали свои собственные планы развития логистики и создали логистические базы, однако процесс развития логистической отрасли сильно варьируется, выявляя при этом некоторые проблемы:

- логистическая отрасль не имеет стандартизированной и единой системы управления для поддержки логистической отрасли;

- логистическая сеть развита значительно, однако инфраструктурные проекты не успевают за скоростью развития логистической отрасли экономики;

- логистические ресурсы не интегрированы с иными отраслями экономики и не оптимизированы, что приводит к низкой эффективности логистической операции транспортировки, хранения и т. д., высокой стоимости логистической операции в отраслях промышленности;

- неравномерное распределение по территориальной принадлежности логистических предприятий, это не регулируется государством — появляется нехватка специалистов в логистической отрасли на некоторых территориях страны;

- степень информатизации логистических предприятий не высока, незначительный уровень профессионализма специалистов — не высокая конкурентоспособность отрасли.

На наш взгляд, в недалеком будущем кластер как динамичная и открытая система, также становящаяся «горячей точкой» в области современных исследований в области управления экономикой, окажет далеко идущее влияние на

развитие различных отраслей промышленности Китая. Однако все же, как развивающаяся исследовательская точка, промышленные кластеры также являются тенденцией в развитии логистической отрасли в современном Китае.

Материалы и методы

Промышленный кластер относится к явлению кластеризации в пространстве различных видов логистической деятельности и связанных с ней производственных и торговых предприятий, опирающихся на объекты транспортной инфраструктуры (такие как порты, аэропорты, железнодорожные грузовые станции и т. д.), научно-исследовательские и опытно-конструкторские организации и отделы управления в данной области. С помощью соответствующих результатов исследований отечественных и зарубежных промышленных кластеров углубленные исследования по развитию логистической отрасли могут помочь правительству данной страны в разработке промышленной политики — это наша позиция касательно развития логистических кластеров в Китае.

На сегодняшний день в Китае существуют разные модели так называемого кластера логистической промышленности. Логистическая промышленность включает в себя множество технологических звеньев с различными функциями, с рядом цепей создания стоимости, включающих предприятия, расположенные выше и ниже по прибыльности и значимости для экономики. Если одно предприятие испытывает определенные трудности в управлении всем процессом, тогда промышленный кластер создает беспрецедентную экономическую основу для сотрудничества различных предприятий, кластер логистической промышленности способствует созданию современных логистических предприятий, ресурсы могут быть полностью интегрированы и использованы в нужном месте с минимальными издержками. «Но говоря о специфике кластерных структур КНР, можно отметить как минимум три чер-

ты, делающие их похожими с подобного рода образованиями в рамках восточно-азиатской модели экономического развития. Во-первых, экономические системы в рамках локальных территорий трансформируются в кластерные структуры с целью создания условий для роста предпринимательской деятельности. Во-вторых, ПИИ играют ключевую роль в формировании структуры локальных производственных сетей. В-третьих, большинство кластерных структур имеют непродолжительную историю своего существования» [2].

Кластер логистической отрасли в Китае — это по сути группа связанных предприятий и подразделений в конкретном регионе, в которых доминирует логистическая отрасль, опирающаяся на объекты транспортных узлов, научно-исследовательские и опытно-конструкторские организации, отделы управления, производство услуг, отрасль обращения и другие тесно связанные предприятия в качестве важной части взаимозависимости, взаимной конкуренции и взаимного продвижения, что приводит к экономическим эффектам. Логистический промышленный кластер является тенденцией развития логистической отрасли, наряду с этим логистический промышленный парк (терминология применяется в данной стране) как носитель логистического промышленного кластера также растет в крупных городах Китая. Здесь можем выделить четыре типа моделей развития:

- ориентированные на местоположение;
- в зависимости от доминирующих отраслевых детерминант;
- на основе совместного использования ресурсов;
- под контролем и руководством государства (правительства).

Режим кластера логистической отрасли, ориентированный на местоположение — это кластер, сформированный предприятиями, использующими преимущества регионального географического положения.

Высокий уровень информационных технологий и новых технологий, достаточное количество высококвалифицированных специалистов в области логистики, спрос на рынке продукции и региональные перевозки являются необходимыми факторами для развития логистики. В связи с этим географическое преимущество можно разделить на два аспекта: географические и социальные условия. Превосходные географические условия, такие как порты, являются природным ресурсом, который может обеспечить удобные услуги для логистики, поэтому многие портовые города находятся в лидирующем экономическом положении. Социальные условия отражаются на дорожной, железнодорожной и другой транспортной инфраструктуре и уровне экономического развития.

Транспортный узел является распределительным центром товаров, является естественным логистическим отраслевым кластером мест, таких как главная магистраль города, удобная транспортная развязка. В то же время уровень экономического развития также является важным фактором, наряду с экономическим технологическим центром, факторы таланта определяют развитие логистического отраслевого кластера. Только «время, место и люди» в синтезе способны поддерживать быстрое развитие логистической отрасли. В китайской экономике логистическая отрасль часто привязывается к промышленной отрасли, чтобы предоставлять логистические услуги для других отраслей, способствовать оптимизации структуры промышленности, повышению конкурентоспособности.

Основной отраслевой кластер логистической отрасли находится рядом с ведущей отраслью и способствует ее развитию на основе удовлетворения спроса ведущей отрасли. Для КНР логистика — это отрасль, которая является типичной отраслью услуг, в дополнение к общим характеристикам услуги также имеет некоторые производные характеристики: логистическая отрасль для ре-

гионального отбора предъявляет более высокие требования, имеется потребность в достаточных земельных ресурсах и удобной транспортировке в области логистической агрегации, как правило, являются узлами транзита товаров, а удобная транспортировка — является необходимым условием для логистических кластеров; логистическая отрасль зависит от других отраслей, не может быть отделена от закона спроса на рынке продукции и независимого существования, должна основываться на распределении пространства рыночного спроса; логистические предприятия составляют внутреннюю кластерную сеть, кластер и внешняя рыночная среда составляют большую социальную сеть.

Кластерная модель логистической отрасли является продуктом взаимодействия логистических предприятий и различных связанных с ними организаций в макросреде. Другая среда, в которой находится логистическое предприятие, отличает его от механизма действия иных организаций. Логистические компании аналогичного характера и вида деятельности объединяются для достижения эффекта масштаба, совместного использования инфраструктуры между предприятиями и снижения затрат. Логистические предприятия обслуживают другие производственные предприятия, вокруг основных предприятий для предоставления услуг. Взаимодействие логистических предприятий с внешней средой способствовало развитию кластера. «В КНР в 2000-е гг. насчитывалось приблизительно 740 кластерных структур, занимающихся производственной деятельностью. Более 80 % от их общего числа было расположено в приморских регионах. В частности, в провинции Гуандун насчитывалось более 100 кластерных структур, в провинции Чжецзян — более 300. Кластерные структуры в данных провинциях имели однопродуктовую специализацию» [2]. В КНР важную роль играет государство (правительство), обеспечивающее различные стратегии и инфраструктуру для

кластера логистической отрасли, влияющие на направление развития кластера. Степень взаимодействия между логистическими предприятиями и различными организациями определяет его уровень и режим развития. Как режим развития кластера логистической отрасли можно разделить на:

- регионально ориентированный логистический кластер;
- зависимый логистический кластер;
- функционально связанный логистический кластер.

Отраслевые кластеры могут предоставить отдельным компаниям доступ к дешевой инфраструктуре, побочным результатам знаний от других компаний, адекватным источникам информации и статусу конкурентов и т. д. Логистические предприятия, входящие в кластер не только сотрудничают друг с другом, дополняют преимущества друг друга, но и конкурируют друг с другом, способствуя развитию соответствующих технологий и услуг. Логистические предприятия совместно используют ресурсы, включая как аппаратное, так и программное обеспечение. Оборудование включает в себя некоторую инфраструктуру, такую как транспортное оборудование, склады и так далее. Программное обеспечение в основном связано с обменом внутренней информацией логистических предприятий с другими предприятиями. Степень обмена информацией влияет на доступность информации, в кластере происходит частый обмен информацией между сверстниками, поток информации ускоряется, что побуждает предприятия быстро находить прорывы на рынке, создавать более высокую ценность.

Результаты

В Китайском логистическом кластере совместное использование ресурсов имеет две стороны: с точки зрения синергии, кооперативное развитие предприятий, как сотрудничество, так и конкуренция могут способствовать их собственному развитию.

Кластер логистической промышленности под руководством правительства — это нисходящий кластер, сформированный с ориентированным на правительство центром и политической поддержкой в качестве движущей силы, а также модель логистического кластера, основанная на логистических парках в качестве основы, определяющая конкретные области и фокусирующаяся на строительстве за счет инвестиций и инвестиций. Инвестиции правительства в дороги и другую инфраструктуру, а также в информатизацию и создание сетей для содействия региональному экономическому развитию также открыли огромные рыночные возможности для логистического парка. Кластер логистической промышленности, возглавляемый правительством, руководствуется региональным экономическим планированием местного самоуправления и имеет определенные местные особенности. Это также включает в себя рассмотрение преимуществ местоположения: так, портовый город стремится к строительству морского логистического парка, в то время как внутренний городской логистический парк находится рядом с автомобильным, железнодорожным транспортным центром и т. д.

Структура логистического кластера в Китае отражает экономические, политические и культурные особенности региона, и влияющие факторы также побуждают кластер развиваться в направлении, подходящем для его собственного выживания. Модель (логистического кластера) опирается на логистический парк, осуществляет передачу и распределение большого количества товаров, предоставляя при этом все виды услуг с добавленной стоимостью, поэтому модель имеет крупномасштабные транспортные инструменты, богатые виды транспорта, услуги с добавленной стоимостью для повышения эффективности логистики и прочную логистическую инфраструктуру в качестве основных и других характеристик. Ведущий кластер логистической отрасли в

китайской экономике — это модель логистического кластера, сформированная в соответствии со спросом ведущей отрасли, логистическая деятельность которой тесно связана с производственными и коммерческими предприятиями в восходящем звене производственной цепочки. Модель кластера логистической промышленности в китайской экономике с разделением ресурсов имеет характеристики содействия взаимовыгодному симбиозу производственной цепочки. Модель опирается на совершенный рыночный механизм, но из-за присущих рыночной экономике недостатков рынок не может способствовать тому, чтобы кластер всегда шел по оптимальному пути, что требует участия правительства.

Выводы

В условиях благоприятной рыночной и государственной политики кластерная модель совместного использования ресурсов может снизить затраты на поиск информации, совместное использование инфраструктуры, внутри кластера, — снизить транзакционные издержки и повысить прибыльность предприятия.

Кластер логистической промышленности под руководством правительства в Китае — это разумная кластерная модель, сформированная под руководством государственной политики и обусловленная макроэкономической средой. Роль правительства заключается в том, чтобы сбалансировать социально-экономическое развитие, чтобы предприятия могли производить и работать согласованно, и гармония является главной темой. Поэтому кластерная модель под руководством правительства имеет сильные характеристики тенденции принятия решений местными органами власти. Однако прочная политическая и экономическая основа правительства создала уникальные условия для развития логистических предприятий, что способствует процветанию и развитию местной экономики. Таким образом, подводя итог, отметим, что в Китае кластеры логистической отрасли существуют в различных режимах из-за

различий в окружающей среде, различные режимы развития подходят для конкретных рыночных условий, характеристики и выбор режима развития кластера логистической отрасли стали отправной точкой создания логистического кластера в конкретной области. Видится перспективным применение некоторых аспектов и особенностей в опыте формирования и развития логистических кластеров в КНР применительно в нашей стране, что способствует ускорению процессов кластеризации логистики в масштабах страны и на уровне регионов. Очевидно, что имеющийся опыт развития логистических кластеров в Китае можно применять и в нашей стране, ибо это будет гармонично вписываться в перспективные проекты обновления и совершенствования транспортной и логистической инфраструктуры, что в итоге приведет к укреплению конкурентных позиций в становлении нашей страны транзитной зоной в глобальных цепях поставок.

Библиографический список

1. *Евтodieва, Т. Е.* Логистический кластер как фактор конкурентоспособности региона [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://www.rea.ru>.
2. *Изотов, Д. А.* Специфика кластерных структур в Китайской экономике [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.

Bibliographic list

1. *Evtodieva, T. E.* Logistics cluster as a factor of regional competitiveness [Electronic resource]. Mode of access : <https://www.rea.ru>.
2. *Izotov, D. A.* Specifics of cluster structures in Chinese economy [Electronic resource]. — Mode of access : <https://cyberleninka.ru>.