## **а**нализ предпосылок создания транспортно-логистического кластера в **м**урманской области

В статье рассматриваются предпосылки формирования транспортнологистического кластера в Мурманской области: транспортная инфраструктура, потенциальный состав участников кластера, этапы развития взаимодействий предприятий-участников кластера, индикаторы эффективности его создания и функционирования.

**Ключевые слова:** Мурманская область, транспортная инфраструктура, логистика, транспортно-логистический кластер

ранспортные коммуникации и инфраструктура обеспечивают существующие хозяйственные связи Мурманской области, а также создают благоприятные условия для улучшения инвестиционного климата в регионе и развития делового сотрудничества с российскими и иностранными партнерами.

## Условия и особенности создания транспортно-логистического кластера в Мурманской области

В Мурманской области представлены все виды транспорта – наземные, морские, воздушные. Область располагает достаточно развитой транспортной инфраструктурой особенно в сравнении с другими арктическими регионами.

На территории Мурманской области расположены три морских порта: Мурманск, Кандалакша и Витино. Порт Мурманск – единственный незамерзающий глубоководный порт на Северо-западе РФ, точка начала навигации по Северному морскому пути. В регионе базируются атомный ледокольный флот и транспортный флот, которые обеспечивают пятую часть всех общероссийских морских перевозок грузов.

## Буч Ольга Вадимовна

д-р экон. наук, профессор, Арктический научноисследовательский центр, г. Мурманск olgabuch@yandex.ru Мурманская область соединена с европейской частью России автодорогой «Кола» (автодорога федерального значения) и железнодорожным транспортом. Протяженность железнодорожных путей общего пользования – 870 км [1]. Следует отметить, что внутри региона автодороги развиты недостаточно, т.к. обеспеченность населенных пунктов дорогами с твердым покрытием составляет в Мурманской области 73,1%, а 39 из 145 населенных пунктов региона не имеют связи с помощью автодорог.

Область располагает двумя крупными аэропортами: «Мурманск» (пос. Мурмаши) и Кировск/ Апатиты.

Доля транспорта в структуре валового регионального продукта составляет в настоящее время 11%. Все вышеперечисленное создает условия для развития транспортно-логистического кластера в Мурманской области.

Основными потенциальными составляющими кластера являются:

- стивидорные компании;
- Мурманский филиал ФГУП «Росморпорт» (обеспечение безопасности мореплавания, лоцманские услуги, буксировка);
- Мурманский регион обслуживания Октябрьской железной дороги (филиал ОАО «РЖД»);
- ФГУП «Атомфлот» (обеспечение ледокольной проводки, безопасного базирования и стабильного функционирования атомного ледокольного флота);
- логистические и транспортные компании;
- грузовладельцы и др.

Эффективность работы всех составляющих кластера во многом может определить перспективь успеха проекта создания кластера, а также сможет ли он в дальнейшем предлагать конкурентоспособные и разнообразные услуги, используя сильные и преодолевая слабые стороны предприятий транспортно-логистической сферы региона.

Проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» является якорным для развития транспортно-логистического кластера в регионе, т.к. его реализация требует развития всех видов транспорта и повлияет на транспортную

ec-	
ие	
ric	
ой	
ОИ	
v	
ОЙ	
Ь-	
ГО	
ıc-	
вы	
ет	
0-	
Б-	
ий	
ии	
ГО	
13-	
ιВ	
ex	
ИΘ	
	логистика
	- III - III - III

важной задачей транспортнологистического кластера является координация морского, железнодорожного, автомобильного транспорта для развития инфраструктуры региона

инфраструктуру всего региона [2]. Наличие якорного проекта в составе кластера является важной, но не единственной предпосылкой создания транспортно-логистического кластера в регионе. Равнозначными предпосылками является приграничное положение Мурманской области, которое стимулирует развитие экспортно-импортных операций, внешнеэкономической деятельности и приграничных связей предприятий кластера.

Наличие глубоководного незамерзающего порта, развитая транспортная инфраструктура (включая инфраструктуру судоремонта), атомный ледокольный флот, который позволяет совершать ледокольную проводку судов по Северному морскому пути, а также высшие и средние учебные заведения в регионе, осуществляющие подготовку и переподготовку высококвалифицированных инженеров и управленческих кадров по морским и логистическим специальностям — все это является существенными факторами формирования транспортно-логистического кластера в Мурманской области.

Важной задачей транспортно-логистического кластераявляется координация морского, железнодорожного, автомобильного транспорта для развития транспортной инфраструктуры региона. Кластеризация транспортно-логистического комплекса Мурманской области возможна при качественном росте использования Северного морского пути, в котором Мурманск может стать ключевым мультимодальным узлом перераспределения грузопотоков.

Особенности создания кластера заключаются в привлечении средств государства и частных компаний на основе принципа государственно-частного партнерства, выгодного как государству, так и компаниям.

Вместе с тем, можно констатировать, что в настоящее время связи между потенциальными участниками кластера являются достаточно неразвитыми, а взаимодействие участников разбалансированным. Для развития проекта Мурманского транспортного узла потребуется привлечение значительного объема инвестиций, которые позволят провести модернизацию порта, портовой инфраструктуры, железнодорожных подходов.

Взаимодействие предприятий, формирующих кластер в период его создания, проходит несколь-



ко стадий: от полного отсутствия отношений до интеграции деятельности. Полное отсутствие отношений характеризуются тем, что различные институты, организации и компании не знают друг друга и работают в состоянии самообеспечения. Следующая стадия обмена информацией связана с установлением первых контактов между предприятиями-участниками кластера, которая связана с проведением неофициальных встреч, обменом письменной информацией. В интересах сотрудничества потенциальные участники кластера собирают и систематизируют полученную информацию. На следующей стадии консультации проходят чаще на неофициальной основе и независимо от исхода не имеют обязывающего характера, однако, часто переходят в состояние сотрудничества. Для перехода к интеграции (а интеграция является высшей на современном этапе ступенью интернационализации хозяйственной жизни и включает процесс объединения элементов экономики предприятий-бизнес-партнеров) необходима гармонизация, т.е. выравнивание систем предприятий, входящих в состав кластера, для того, чтобы создать единую систему взаимного понимания и сотрудничества первоначально на простом уровне.

Эффективность кластера можно измерить в двух направлениях — как эффективность создания кластера и как эффективность его функционирования. Под оценкой эффективности создания кластера следует понимать измерение возможностей развития услуг предприятий внутри кластера, инновационного обмена внутри кластера, сетевых взаимодействий предприятий, входящих в кластер. Данные индикаторы должны быть выражены более конкретными параметрами и отражать способность кластера инициировать синергетический эффект [3].

В дальнейшем, при развитии кластера эффективность можно оценивать как долю продукции кластера в ВРП, темп прироста объемов производства услуг кластера, долю инновационных (интермодальных) услуг в общих объемах продаж транспортных и сопутствующих услуг. Этими показателями будет определяться динамика развития транспортно-логистического кластера.

...потребуется привлечение значительного объема инвестиций, которые позволят провести модернизацию порта, портовой инфраструктуры, железнодорожных подходов...



...при развитии кластера эффективность можно оценивать как долю продукции кластера в ВРП...

#### Вывод

Таким образом, в настоящее время существуют реальные предпосылки формирования транспортно-логистического кластера на территории Мурманской области: потенциальные участники кластера и характер взаимодействия между ними, транспортная инфраструктура, «якорный» кластерный проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла».

## Литература

- 1. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. М., 2013. 171 с. 2. Инвестиционный проект «Комплексное развитие
- 2. инвестиционный проект «комплексное развитие Мурманского транспортного узла». Министерство транспорта Российской Федерации. М.: ФКУ «Ространсмодернизация», 2013.
- 3. Проект «Баренц логистика», 2011–2014 гг.
- 4. Голоскоков В.Н. Интеграционные преобразования транспортного комплекса в условиях глобализации экономики // Экономические отношения. -2011. -№ 1 (1). -c. 39-57. http://www.creativeconomy.ru/articles/15685/.

þп

## Olga V. Buch

Doctor of Science, Economics, Arctic Research Institute, Murmansk

# Analysis of preconditions of creation of a transport and logistic cluster in Murmansk region

Abstract

be article deals with the preconditions of creation of a transport and logistic cluster, such as: the transport infrastructure, the potential composition of participants in the cluster, stages of development of cooperation between the participants of the cluster, indicators of efficiency of its creation and functioning.

*Keywords:* Murmansk region, transport infrastructure, logistics, transport and logistic cluster

**р**оссийское **п**редпринимательство, № 2(248) /январь 2014