

Фоменко Ю. В., канд. техн. наук, доц.,  
Деменко В. В., студент

Белгородский государственный технологический университет им. В. Г. Шухова

## ПЕРСПЕКТИВЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Fomenko@intbel.ru

*В статье рассмотрена актуальность функционирования и дальнейшего развития транспортно-логистического кластера региона, который играет ключевую роль в обеспечении экономического роста и повышении конкурентоспособности Белгородской области, как среди российских регионов, так и на внешних рынках.*

**Ключевые слова:** транспортно-логистический кластер, транспорт, инфраструктура, инвестиции, логистические системы, мультимодальные транспортно-логистические зоны.

Инновационный путь развития России будет определяться обеспечением сбалансированного социально-экономического развития регионов, нацеленного на создание благоприятных условий для реализации потенциалов каждого региона и выделением отдельных территорий с учетом естественных конкурентных преимуществ и природных ресурсов [1].

Так, одним из определяющих дальнейшее инновационное развитие региона направлений является *формирование и развитие транспортно-логистического кластера Белгородской области.*

Кластерный метод управления экономикой и социальной сферой – наиболее эффективный метод для повышения конкурентоспособности развития территории, формирующий комплексный межотраслевой взгляд на политику развития региона с учетом потенциала роста экономических субъектов на основе государственно-частного партнерства и способствующий созданию и развитию малых и средних предприятий, тем самым повышающий инновационность территории [2]. Кластер выступает как стимул экономического развития региона. Также происходит упрощение доступа к новым технологиям, распределение рисков в различных формах совместной экономической деятельности, в том числе совместного выхода на внешние рынки, организации совместных НИОКР, внедрения инноваций. Именно поэтому выявление в экономике области существующих и потенциально возможных кластеров, а также оказание государственной поддержки их развитию является необходимым условием дальнейшего роста экономики региона в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

Вопросы транспорта и логистических систем являются актуальными в масштабе всей страны. Так, в транспортной стратегии развития Российской Федерации на период до 2020 года отмечается, что состояние и развитие транспорта

имеют для России исключительное значение. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических и внешнеполитических целей. Кроме того, концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации определяет приоритеты долгосрочного развития субъектов, расположенных в Центрально-Черноземной зоне. Эти приоритеты связаны с развитием транспортно-логистической инфраструктуры регионов, обеспечивающей инфраструктурный базис для развития внешней торговли, повышения уровня транспортной связности областей, расположенных в Центрально-Черноземной зоне, между собой и с Московской агломерацией, развития железнодорожного сообщения до государственной границы Российской Федерации с Украиной для приграничного сотрудничества и интеграции в глобальную экономику [3].

Говоря о Белгородской области, можно отметить сочетание ее выгодного географического положения, высокого ресурсного, научно-технического и технологического потенциала, наличие развитой инфраструктуры и квалифицированных кадров, это делает регион инвестиционно привлекательным и определяет его как перспективную площадку для активной внешнеторговой деятельности, что повышает роль налаженной транспортно-логистической системы области в её гармоничном развитии.

Возникает вопрос наращивания объемов инвестиций и повышения эффективности управления инвестиционной деятельностью в транспортно-логистических системах. От оптимального использования инвестиций как на микро-, так и на макрологистическом уровне во многом зависят производственный потенциал

хозяйствующих субъектов, их эффективность, а значит отраслевая и воспроизводственная структура всего общественного производства.

Практически все крупные и средние предприятия области являются субъектами внешнеэкономической деятельности и ежегодно расширяют свое присутствие на внешних рынках. География внешнеэкономических связей Белгородской области включает около 100 стран дальнего и ближнего зарубежья. Белгородская таможня занимает одно из первых мест в России по объему таможенного оформления грузов.

Также необходимость развития транспортной системы Белгородской области актуализирует развитие межрегиональных связей. Белгородская область осуществляет товарообмен с 79 регионами России [2]. Наиболее активно осуществляется торговля с субъектами Центрального, Южного и Северо-Западного федеральных округов.

Таким образом, очевидна актуальность функционирования и дальнейшего развития транспортно-логистического кластера региона, который играет ключевую роль в обеспечении экономического роста и повышении конкурентоспособности Белгородской области, как среди российских регионов, так и на внешних рынках, а также способствует созданию благоприятных условий для ведения бизнеса, производства и экспорта транспортных услуг, повышению эффективности транспортной деятельности, развитию межрегиональной кооперации и международного сотрудничества.

Условиями для создания транспортно-логистического кластера Белгородской области является наличие в области железнодорожной транспортной магистрали, соединяющей г. Москву и г. Санкт-Петербург с Крымом и Кавказом, и автомобильной дороги федерального значения М-2 «Крым», а также разветвлённой сети автомобильных дорог области

Состояние транспортной и информационной инфраструктуры, необходимых для развития транспортно-логистического кластера области, характеризуется достаточно развитой сетью дорог и их удовлетворительным состоянием, что обеспечивает доступ к любым объектам, а также высокий уровень безопасности. Наблюдается достаточно большое количество транспортных и обслуживающих предприятий, высокий уровень развития поддерживающих отраслей (ремонт транспортных средств, автозаправочные, топливные комплексы и другие). Перспектива

создания новых предприятий в рамках мультимодальной транспортно-логистической зоны создает основу для развития конкуренции и обеспечения высокого уровня качества предоставляемых услуг.

Развитая система автомобильного и железнодорожного транспорта и ее совершенствование в рамках функционирования транспортно-логистического кластера обеспечат возможность выхода на международные транспортные коридоры через интеграцию в транспортные системы Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Важно отметить функционирование большинства видов транспорта (автомобильного, железнодорожного и авиационного), каждый из которых играет определенную роль в транспортной системе региона.

Основная специализация транспортно-логистического кластера Белгородской области – авиационные перевозки пассажиров и грузов важных региональных центров России и Украины (Белгорода и Харькова), приграничных территорий (юго-западной части России и Восточной Украины); интеграция в транспортные системы Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона. Сопутствующие специализации – предоставление комплекса сервисных и деловых услуг, связанных с обслуживанием пассажиро- и грузопотоков, обеспечением функционирования инфраструктуры транспортно-логистической зоны [2].

В настоящее время на территории юго-западных областей России и пограничных с ними областей Украины отсутствует аэропорт, пригодный для эксплуатации дальнемагистральными воздушными судами без ограничений, связанных с фактическими параметрами несущей способности и размерами взлетно-посадочных полос аэродромов. Существующие аэропорты Харькова и Белгорода не в полной мере отвечают требованиям, предъявляемым к современным международным аэропортам. Поэтому основными стратегическими структурными элементами, обеспечивающими развитие транспортно-логистического кластера Белгородской области, станут зоны опережающего развития – мультимодальные транспортно-логистические зоны, включающие международный аэропорт-«хаб» и объекты сопутствующей логистической и сервисной инфраструктуры. Аэропорт будет выполнять функцию крупного пересадочного транспортного узла-«хаба», привлекать и

распределять значительную часть пассажиропотоков и грузопотоков между Украиной, Россией, Западной Европой и Азией, а также будет служить логистическим узлом, связывающим региональные и национальные транспортные сети.

Появляется необходимость в развитии транспортной инфраструктуры, создании в узлах транспортной сети мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, обеспечивающих транспортно-экспедиционные, информационные, консалтингово-аналитические, сервисные и коммерческие услуги, что будет способствовать улучшению транспортной и товарной логистики для оптимизации межрегиональных и международных транспортно-экономических связей.

Появляется необходимость в привлечении отечественных и иностранных инвестиций на развитие региональной сети путей сообщения на уровне международных стандартов, а также на строительство терминалов и других объектов транспортной и логистической инфраструктуры. При проведении активной инвестиционной политики со стороны инвесторов, федеральных органов и органов исполнительной власти Белгородской области транспортно-логистический кластер уже в среднесрочной перспективе может стать одним из крупных центров привлечения и распределения транзитных и экспортно-импортных грузопотоков.

В системах экономических прогнозов особое место занимают прогнозы инвестиционной деятельности. Они являются основой для разработки целевых программ развития национальной экономики регионов, отраслей, межотраслевых комплексов и отдельных хозяйствующих субъектов [4]. Для развития транспортно-логистического кластера Белгородской области с учетом всех сопутствующих факторов необходимо моделирование и прогнозирование инвестиционной деятельности в экономических системах, а также построение модели инвестиционного развития, которая будет играть ключевую роль в прогнозировании инвестиционной деятельности применительно к логистическим системам и включать в себя: анализ внешней среды (рынок потребностей в логистических услугах, конкурентная среда их предоставления, состояние промышленной и транспортной инфраструктуры региона и т.д.); анализ внутренней среды как объектов инвестиционных воздействий (производство логистических услуг, снабжение логистических

операций материальными потоками, внедрение инноваций в логистические процессы, развитие инфраструктуры логистической системы и др.); расчета основных прогнозных параметров (состава производимых логистических услуг, их рыночных цен, себестоимости соответствующих логистических операций и частоты обращения потребителей за предлагаемым набором логистических услуг, что позволит разработать на этой основе практические рекомендации по дальнейшему развитию и совершенствованию операций с материальными потоками за счет инвестиционного управления.

При воплощении этих рекомендаций кластер в целом сможет развиваться как составной элемент опорной национальной транспортной сети, обладающий необходимым потенциалом пропускной способности и обеспечивающий целостную взаимосвязь региональных зон опережающего развития и территориальных кластеров. Создание мультимодальной транспортно-логистической зоны позволит с привлечением инвестиций в области в целом и её приграничным территориям стать точкой экономического роста, способствуя:

- ✓ созданию нового направления экономического развития региона, обеспечивающего значительные синергетические и мультипликативные эффекты в экономике, социальной сфере и сфере услуг области;

- ✓ развитию транспортных сетей, повышению эффективности транспортных связей в результате организации перевозок пассажиров и товаров по международным транспортным коридорам;

- ✓ увеличению объемов международных и внутренних перевозок пассажиров и товаров;

- ✓ развитию инфраструктуры, экономическому росту и повышению инвестиционной привлекательности приграничных территорий;

- ✓ реализации проектов в сфере авиационного транспорта с привлечением иностранных инвестиций;

- ✓ улучшению факторов социально-экономического развития, получению дополнительных возможностей для существенного пополнения бюджетов всех уровней;

- ✓ решению проблемы занятости населения приграничных районов, созданию новых рабочих мест;

- ✓ а также развитию туризма в регионе.

По прогнозам стратегии социально-экономического развития Белгородской области

на период до 2025 года основными количественными результатами развития транспортно-логистического кластера на территории Белгородской области станут увеличение к 2025 году по сравнению с 2007 годом оборота организаций по подразделу «Транспорт» в 4,6 раза; рост грузооборота и пассажирооборота транспорта общего пользования за аналогичный период в 3,2 и 1,7 раз соответственно; увеличение перевозок пассажиров воздушным транспортом (если в 2007 году они составляли 182,6 тыс. человек, то уже начиная с 2021 года количество перевезенных пассажиров стабильно будет составлять около 5 млн человек в год) [2].

Таким образом, узловой транспортный объект станет системообразующим в регионе, кардинальным образом изменит уровень деловой и финансовой активности на территории Белгородской области и других юго-западных областей России, а также восточных регионов Украины, и обеспечит повышение конкурентоспособности предприятий всего регионального транспортного комплекса на международном рынке транспортных услуг на основе развития маркетинговой и логистической деятельности.

Развитие транспортно-логистического кластера региона приведёт к наиболее полной реализации транзитного потенциала

Белгородской и смежных областей Центрального Федерального Округа России в глобальной системе международных транспортных коридоров, а также повышению конкурентоспособности регионального транспортного комплекса и национальной транспортной системы России в целом.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года: официальный текст. – от 17 ноября 2008 года № 1662-р. – 194 с.

2. Стратегия социально-экономического развития Белгородской области на период до 2025 года: официальный текст. – от 25 января 2010 г. №27-пп. – 258 с.

3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года: официальный текст. – от 2004 г. – 75 с.

4. *Дорошенко, Ю.А.* Применение прогнозирования в управлении инвестициями предприятия [Текст] / Ю.А. Дорошенко, К.С. Быков // Материалы Междунар. науч.-практ. конф. «Актуальные проблемы экономического развития». – Белгород: Изд-во БГТУ, 2010. – Ч.1. – С. 211–214.