А.Б. Тумхаджиев

КЛАСТЕРЫ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ РОССИИ

ТУМХАДЖИЕВ Абубакар Бухаруевич – соискатель кафедры инновационных технологий в государственной сфере и бизнесе РАНХиГС (e-mail: madchr_ekotdel@mail.ru)

Аннотация. *Рассматривается развитие кластеров в дорожном хозяйстве. Кластеры направлены на развитие кооперации между регионами, определение экономического потенциала для поступательного и стабильного развития территорий.*

Ключевые слова: *кластеры, дорожное хозяйство, кластерная инициатива, регионы.*

Проявившиеся на этапе перехода к рыночным отношениям противоречия и недостатки традиционных подходов к управлению дорожным хозяйством, использование которых подтверждено на практике, в регионах выявили необходимость поиска новых форм и методов, адекватных формирующимся тенденциям рыночной реструктуризации.

Транспортная стратегия России до 2030 г. носит инновационный характер, в ходе реализации ее на первое место поставлены общесоциальные и общеэкономические ориентиры, а вслед за этим – общетранспортные и по видам транспорта. Впервые выделены такие ориентиры, как экология транспортной системы и социальные транспортные стандарты. Реализация стратегии требует создания эффективной системы управления объектами и имуществом, остающимися в собственности государства, а также разграничения полномочий между территориальными и федеральными органами управления с постепенным переводом значительной части управляющих функций на региональный уровень. В дальнейшем роль государства будет смещаться в область координации крупных инвестиционных проектов, контроля над качеством транспортного процесса, полнотой и качеством транспортных услуг, соблюдением социальных стандартов, технических регламентов, норм безопасности и экологичности, а также выполнением правил конкуренции.

Транспортная стратегия предполагает формирование единого транспортного пространства Российской Федерации на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры. В процессе реализации необходимо объединить в единую сеть транспортные коммуникации, технологическую инфраструктуру и грузовладельцев, ввести единые стандарты информационной среды и технологического взаимодействия. В рамках формирования единого транспортного простран-

ства предусматривается комплексное развитие транспортных систем Сибири, Урала, Дальнего Востока, Северо-Запада, Центра, Юга России, Поволжья, прежде всего на направлениях основных транспортных коридоров.

В связи с этим для активизации инновационного процесса транспортной инфраструктуры, а особенно в дорожном хозяйстве, необходимо перестроить управление сферой на основе использования новых подходов, утвердить главным критерием оценки деятельности органов государственного управления долгосрочную экономическую и социальную эффективность дорожного хозяйства. Одним из таких подходов к управлению дорожным хозяйством в регионах Российской Федерации является построение кластеров.

Создание конкурентоспособных экономических кластеров внутри страны определяется общими закономерностями глобализации мировой экономики, обусловливающими как формирование новых мирохозяйственных связей, так и установление конкретного статуса каждого государства, региона и отдельного предприятия в структуре мировой экономики. В связи с этим вопрос о конкурентоспособности России в целом и российских регионов в частности является достаточно актуальным, как с точки зрения теории, так и практики.

Кластеризация экономики, усиливающая взаимосвязи хозяйствующих субъектов и придающая новые импульсы развитию регионов, является одним из условий повышения их конкурентоспособности.

Кластер представляет собой формы территориально-отраслевой организации производства, способствующей реализации инновационных предпринимательских проектов экономического развития, обусловливающих синергетический эффект взаимодействия. Территориальная близость рассматривается как место накопления «критической массы» человеческого капитала, научного, инновационного и производственного потенциалов.

На современном этапе региональные органы власти переходят от политики выравнивания экономического развития к политике поддержки точек роста. Такими точками роста станут регионы, основывающие свои планы развития на кластерном подходе.

В более широком смысле кластеры представляют собой новый, обеспечивающий дополнительные возможности, способ структурирования и понимания экономики, организации теории и практики экономического развития, а также установления государственной политики. Кластеры наряду с моделью ромба показывают процесс, в котором происходит реальное создание благосостояния посредством изменений в экономике, делают конкурентоспособность более мощной, а конкуренцию действенной.

Формирование кластера может осуществляться по следующим сценариям:

– «сверху вниз» (дирижистский), то есть с первоочередным образованием органов совещательной координации и мониторинга, определением стратегии кластера в целом и его ресурсной поддержкой;

– «снизу вверх» (либеральный), то есть путем выстраивания отдельных проектов и программ, интегрирующих потенциальных участников кластера;

– смешанный вариант, когда параллельно во времени сочетаются оба подхода.

Либеральная кластерная стратегия характерна для тех стран, которые по традиции проводят либеральную экономическую политику и многое отдают на откуп рынку. Это США, Великобритания, Австралия и Канада. Дирижистскую кластерную политику, соответственно, проводят власти тех стран, которые активно вовлечены в экономическую жизнь страны. Среди них, например, Франция, Корея, Сингапур, Япония, Швеция, Финляндия, Словения.

Выбор варианта зависит от наличия объективных предпосылок формирования кластеров на конкретной территории (заинтересованность предприятий в сотрудничестве, сложившиеся механизмы взаимодействия между предприятиями, инновационный уровень производства и т. д.), готовности органов власти к диалогу с бизнесом на условиях партнерства, развития инфраструктуры поддержки бизнеса и других факторов.

Для нынешнего этапа развития регионов России наиболее перспективным является третий вариант.

Основой успешного развития кластеров является «симбиоз кооперации и конкуренции», учитывающий положительные синергетические эффекты территориальной агломерации. Устойчивое партнерство взаимосвязанных хозяйствующих субъектов может иметь потенциал, который превышает простую сумму их потенциалов. Прирост потенциала возникает в результате сотрудничества и эффективного использования возможностей партнеров в длительном периоде. Благодаря конкуренции между участниками кластера система в целом оптимизируется, а за счет обмена информацией, специалистами, технологиями происходит процесс развития системы, в том числе осуществляется перетекание финансовых ресурсов в сектора, наиболее необходимые для развития кластера.

Региональные власти могут выступать инициатором проведения кластерной политики путем разработки и реализации программ стимулирования развития кластеров на уровне региона. Такие программы за рубежом получили название «кластерная инициатива».

Кластерная инициатива – это «организованная попытка увеличить темпы роста и конкурентоспособность кластера в определенном регионе, вовлекая в процесс кластерные фирмы, государство и исследовательские институты»[1].

Кластеры в дорожном хозяйстве как часть транспортной системы должны быть высокопроизводительными и ориентированными на крупномасштабные транзитные грузовые перевозки, для чего требуются структуры,

[1] *Solvell O.* The Cluster Initiative Greenbook / O.Solvell, G.Linqvist, Ch.Ketels // The Competitiveness Institute / VINNOVA, Gothenburg, 2003. P. 57.

использующие новые эффективные технологии, применяющие новые виды материалов и транспортных средств. Транспортно-дорожные системы, складские, транспортно-перегрузочные комплексы и терминалы должны быть высокотехнологичными, а их обслуживание – полностью механизировано и автоматизировано.

Создание дорожного кластера нацелено на развитие кооперации республик Северного Кавказа, в том числе Чеченской Республики, на определение «точек роста», особенностей экономических потенциалов для стабильного и поступательного развития территории, охватывающей Северокавказский экономический район, чтобы обеспечить увязку интересов бизнеса и населения через выработку различных производственных, инвестиционных, социальных проектов, региональных и межрегиональных программ.

Для развития дорожного кластера необходимо разработать программы по проектированию объектов транспортно-логистической системы, а также заключить инвестиционные контракты между региональной властью и частным бизнесом по модернизации, реконструкции, перепрофилированию существующих и строительству новых объектов транспортной инфраструктуры, в том числе в дорожном хозяйстве, в соответствии с международными стандартами и нормами. Целью государственной региональной политики является повышение сбалансированности пространственного развития российской экономики, в частности, формирование крупных транспортно-логистических и производственных узлов на Юге России, расширение сектора переработки грузов, формирование на этой базе современной индустрии.

Создание дорожного кластера, например на территории Чеченской Республики, создаст основу для обеспечения растущего спроса предприятий отраслей экономики республики в грузовых перевозках, оптимизации использования грузового автотранспорта во внутригородских перевозках путем применения логистических методов в работе автотранспортных предприятий и совершенствования организации дорожного движения. Это приведет к снижению транспортной составляющей в конечной цене продукции и повышению конкурентоспособности производителей, уменьшению автомобильных заторов, повышению безопасности автомобильного транспорта.

В последние годы значительно возросло вредное воздействие автотранспортных средств на окружающую среду, что связано с ростом уровня автомобилизации, высокой степенью изношенности подвижного состава. Обновление парка автотранспортных средств, применение более экологичных видов топлива, совершенствование организации дорожного движения позволят повысить безопасность жизнедеятельности населения и снизить негативное воздействие на состояние окружающей среды.

Главное, что дают кластеры, – это возможность для бизнеса и для региона развиваться не по инерции. Стимулирование развития кластеров

по силам любому региону. Для бизнеса кластер – это реальная возможность обеспечить себе конкурентоспособность в будущем. Однако важно понимать, что кластеры, как и любой другой привлекательный подход, могут принести результаты только тогда, когда они не только вписаны в более широкий контекст стратегий регионального развития, но и эффективно реализуются.

Список литературы

1. Solvell O. The Cluster Initiative Greenbook / O.Solvell, G.Linqvist, Ch.Ketels // The Competitiveness Institute / VINNOVA, Gothenburg, 2003.

© Тумхаджиев А.Б., 2011

О.П. Исаев

БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ РОССИИ (СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ)

ИСАЕВ Олег Петрович – слушатель кафедры национальной безопасности РАНХиГС, врач-ординатор 39 отделения (хирургия кисти) ФГУ «3 ЦВКГ им. А.А. Вишневского Минобороны России», врач-травматолог по оказанию экстренной и неотложной помощи МЛПУ «Истринская районная больница» (e-mail: isaevop@mail.ru)

Аннотация. *Автор рассматривает состояние безопасности личности на дорогах России, предлагает свое видение накопившихся проблем в сфере безопасности на дорогах.*

Ключевые слова: *безопасность, травматизм, дороги, освидетельствование, правила.*

Безопасность дорожного движения в настоящее время очень актуальна как для личности, так и для общества и государства. Все чаще и чаще проблемы безопасности затрагиваются на самом высоком уровне, Председателем Правительства Российской Федерации и Президентом Российской Федерации не раз поднимались вопросы о внесении предложений по повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению уровня дорожно-транспортного травматизма.

Участников дорожного движения можно разделить на несколько групп.