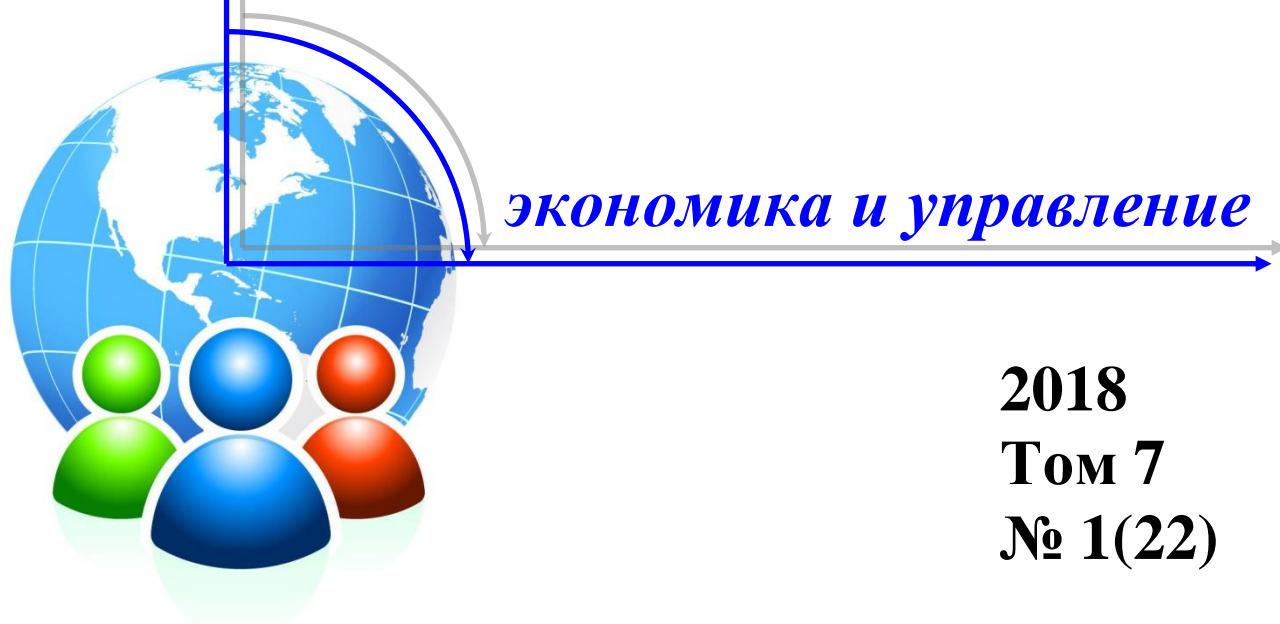


16+

ISSN 2309-1762

Азимут научных исследований:



экономика и управление

2018
Том 7
№ 1(22)

СОДЕРЖАНИЕ

экономические науки

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОРПОРАЦИИ КАК ИНСТРУМЕНТ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ Алексеева Софья Николаевна.....	11
РИСК МОШЕННИЧЕСТВА В АУДИРУЕМОЙ ОРГАНИЗАЦИИ И АУДИТОРСКИЕ ПРОЦЕДУРЫ В ОТВЕТ НА ОЦЕНЕННЫЙ РИСК Алтухова Надежда Викторовна, Могила Николай Алексеевич.....	14
ISO КАК СРЕДСТВО ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ СТАРТАПОВ В РОССИИ Кораблев Андрей Юрьевич, Анисимов Иван Владимирович.....	18
КАДРОВЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ: СУЩНОСТЬ, ПОДХОДЫ К ТРАКТОВКЕ, МОДЕЛИ Арнаут Марина Николаевна, Митрофанова Татьяна Васильевна.....	22
РЕАЛИЗАЦИЯ СТРАТЕГИИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ОТ ЗАМЫСЛА К РЕЗУЛЬТАТУ Астафурова Ирина Сергеевна.....	26
ПРИМЕНЕНИЕ ПАТЕНТНОЙ СИСТЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ: ФАКТОР СТАБИЛЬНОСТИ ЭКОНОМИКИ Ахмадеев Равиль Габдуллаевич, Быканова Ольга Алексеевна, Агапова Анна Александровна.....	31
ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ В ИНДУСТРИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ Баурина Светлана Борисовна, Игнатова Лариса Николаевна, Юдина Мария Константиновна.....	35
РОТАЦИЯ КАДРОВ КАК ПЕРСПЕКТИВНАЯ КАДРОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ НА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ СЛУЖБЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ Безвиконная Елена Владимировна.....	40
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА Кораблев Андрей Юрьевич, Бобкин Роман Евгеньевич.....	44
АНАЛИЗ ЦЕНОВОЙ ПОЛИТИКИ ЮВЕЛИРНОГО ПРОИЗВОДСТВА (НА ПРИМЕРЕ БРЕНДА WISHING ON A STAR JEWELRY) Бодрова Екатерина Григорьевна.....	49
СТИМУЛИРУЮЩИЕ МОТИВАТОРЫ ТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПЕРСОНАЛА СОВРЕМЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ Болдырев Кирилл Александрович.....	53
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА КАК МЕХАНИЗМ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ АПК Большакова Юлия Александровна, Ильичева Ольга Валерьевна.....	57
СИСТЕМА ВНУТРЕННЕГО КОНТРОЛЯ КАК ЭЛЕМЕНТ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА Боровицкая Марина Владимировна.....	61
ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА В КОММЕРЧЕСКОМ БАНКЕ Васильев Игорь Иванович.....	66
РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА БАНКОВСКИХ КАРТ Васильев Игорь Иванович.....	70
МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОЦЕНКЕ СХОДИМОСТИ ЭКСПЕРТНЫХ МНЕНИЙ В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ Власова Ольга Владимировна.....	74
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА Волынчук Андрей Борисович, Крылова Ирина Андреевна.....	77
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА КАК ФАКТОР СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТАБИЛЬНОСТИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ) Волынчук Яна Александровна, Шек Елена Васильевна.....	81
ФИНАНСОВАЯ ГРАМОТНОСТЬ КАК УСЛОВИЕ ФОРМИРОВАНИЯ ФИНАНСОВОЙ КУЛЬТУРЫ Восканян Роза Оганесовна.....	86
ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ФИНАНСОВОГО ПОВЕДЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ НА ФОРМИРОВАНИЕ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ Галияхметова Алсу Махмутовна.....	89
АКТУАЛЬНЫЕ ТРЕНДЫ В ЭКОНОМИКЕ И ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ ЕС НА ЭТАПЕ САНКЦИЙ Гладков Игорь Сергеевич, Дубовик Майя Валериановна.....	95

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА

© 2018

Волынчук Андрей Борисович, доктор политических наук*Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН
(690001, Россия, Владивосток, улица Пушкинская, 89, e-mail: i-abv@yandex.ru)***Крылова Ирина Андреевна**, магистрант*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток (Россия)
(690014, Россия, Владивосток, улица Гоголя, 41, e-mail: biruza94@mail.ru)*

Аннотация. В последние годы большую популярность среди научного и политического сообщества приобрёл термин «кластер». При этом кластерная модель организации экономики чаще всего рассматривается в качестве одного из наиболее перспективных инструментов территориального социально-экономического развития. Однако число трактовок термина «кластер» прямо пропорционально частоте его упоминаний, что приводит к отсутствию ясности относительно особенностей кластера и его отличий от прочих экономических единиц подобного типа. Это также способствует увеличению уровня неопределённости при управлении кластерной системой и, как следствие, может привести к принятию неверных управленческих решений и нанести значительный вред социально-экономическому развитию территории. Таким образом, первым шагом в изучении термина «кластер» как экономической категории должно стать выявление и анализ его родовых признаков. Подобного рода анализ в первую очередь должен учитывать специфику современного состояния общественных отношений и процессов, ставящую во главу угла отрасли, связанные с оказанием услуг. Наиболее перспективной в данном направлении видится транспортно-логистическая отрасль, так как её инфраструктура способна не только обеспечить развитие интеграционных процессов, но и способствовать социально-экономическому развитию территории путём повышения её транзитной роли за счёт перераспределения мировых грузопотоков, что возможно сделать посредством развития на территории инфраструктурных узлов – транспортно-логистических кластеров (ТЛК).

Ключевые слова: кластер, транспортно-логистический комплекс, социально-экономическое развитие территории, региональная экономика, региональная политика, транспортно-логистическая отрасль, конкурентоспособность, инструмент регионального развития, интеграция, коммуникационная структура, территориальная локализация, географическая концентрация, кластерная модель организации экономики.

THEORETICAL APPROACHES TO THE DETERMINATION OF THE TRANSPORT
AND LOGISTIC CLUSTER

© 2018

Volynchuk Andrei Borisovich, Doctor of Political Sciences*Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far-East FEB RAS
(690001, Russia, Vladivostok, 89 Pushkina St., e-mail: i-abv@yandex.ru)***Krylova Irina Andreevna**, magistrate*Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok
(690014, Russia, Vladivostok, Gogolya St., Building 41, e-mail: biruza94@mail.ru)*

Abstract. In recent years, the term 'cluster' has become extremely popular among the scientific and political community. The cluster model of economy is often considered as one of the most promising tools for territorial social and economic development. However, there are too many interpretations of the term «cluster», as a result there is a misconception about the features of the cluster. This fact increases the level of uncertainty in the frames of the clustering system management, more over it can become a reason of taking incorrect management decisions and cause significant harm to the socio-economic territory development. So, the first step in studying the term 'cluster' as an economic category should be the identification and analysis of its generic features. The analysis must take a step into account the specifics of the social relations current state and processes, which focuses on the service sector. The most promising field is the of transport and logistics industry, because its infrastructure is not only able to ensure the development of integration processes, but also to contribute the social and economic development of the territory by increasing its transit role through development in the territory of hubs – transport and logistics clusters (TLC).

Keywords: cluster, transport and logistics complex, social and economic development of the territory, regional economy, regional policy, transport and logistics industry, competitiveness, regional development tool, integration, communication structure, territorial localization, geographical concentration, cluster model of economic organization.

Диспропорции социально-экономического развития в той или иной мере характерны большинству стран мира. Однако наиболее остро данная проблема стоит для стран, обладающих значительной государственной территорией. В этом случае возникающие при формировании единого экономического пространства неравномерности неизбежны, так как естественны и обусловлены объективными свойствами пространства – размерностью и неоднородностью. При этом состояние несбалансированности уровней развития отдельных регионов не всегда характеризует исключительно негативные тенденции.

Умеренные различия создают в экономической системе страны необходимую динамику процессов строительства единого экономического пространства. В свою очередь чрезмерные диспропорции, которые проявляются в гипертрофированном изменении экономико-пространственной структуры, при которых происходит значительное усиление одних регионов в ущерб других, нарушают основополагающее свойство экономического

пространства – связанность.

В этой связи в рамках региональной экономической науки особую актуальность приобретает поиск эффективных механизмов, научно обоснованных принципов и подходов преодоления территориальных контрастов и диспропорций в социально-экономическом развитии регионов.

Согласно экспертному мнению многих отечественных специалистов (В.А. Попов, И.А. Аксенов, А.Н. Гамов, О.А. Фрейдман, Л.Ю. Бережная, Д.Г. Федотенков, Е.А. Кузнецова, А.А. Маякова, В.А. Осипов, Я.В. Горобец), для российской экономической системы, которая действует в условиях формирующегося рынка, одним из наиболее перспективных инструментов регионального строительства, представляется внедрение в практику кластерной модели организации экономики [1-10].

Термин «кластер» в последние годы среди научного сообщества приобрёл большую популярность. Он используется как экономическая категория не только в научных исследованиях, но и как один из инструмен-

тов национального или регионального развития в рамках экономической политики государства [11]. Однако частота употребления термина не только не вносит ясность относительно особенностей кластера и его отличий от иных экономических единиц подобного типа, но и порождает значительное число размытых трактовок и «приспособленных» под ту или иную цель определений самого термина.

Понятие «кластер» пришло из естественных наук, где применялось для обозначения объединения однородных элементов.

В экономической науке определение кластера стало известно благодаря исследованиям американского экономиста М. Портера, который рассматривал кластер как географическую концентрацию взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях и связанных с ними институтов в определенных областях (например, университетов, агентов по стандартизации, торговых ассоциаций)», конкурирующих и сотрудничающих друг с другом [12, с. 714].

Согласно идеям М. Портера, основной причиной образования кластеров выступает внутри территориальная конкуренция однотипных фирм в рамках ограниченного экономического пространства, которая возникает, как правило, «стихийно» и повышает конкурентоспособность национальных производителей на мировом рынке. Так как функционирование кластеров в условиях рынка объективно, Портер выражал уверенность, что правительство с гораздо большей вероятностью повысит конкурентоспособность национальной экономики, если будет наращивать имеющиеся отраслевые кластеры, чем субсидировать депрессивные территории.

Среди национальных правительств многих стран его теория стала весьма популярной, в том числе в России. За короткий период времени кластерная теория М. Портера оказалась воспринята научным сообществом, дополнена и адаптирована к целому ряду проблемных ситуаций.

В результате, на сегодняшний день существует множество определений термина «кластер», которые призваны объяснить особенности организации, сочетания и взаимодействия хозяйствующих субъектов, имеющих общую локализацию. Некоторые из них приведены в таблице 1.

Исходя из анализа представленной информации, можно сделать вывод об отсутствии единого мнения о трактовке термина и определению его ключевых признаков.

Более того, разные учёные в качестве основных признаков называют различные характеристики экономического кластера, как то наличие единого «ядра» или его отсутствие, привязанность к образовательным и научно-исследовательским организациям или необязательность их присутствия, самостоятельность и рыночное управление или взаимодействие с государством.

Кластер может рассматриваться как способ, инструмент реализации преимуществ от взаимодействия и локализации или как особая экономическая единица. Даже признак кластера, встречающийся чаще всего – географическая локализация – не всегда подразумевает под собой одно и то же и обычно не имеет под собой выверенных оснований.

Тем не менее, проведённый анализ существующих определений понятия «кластер» даёт возможность выделить два основных подхода авторов к рассматриваемой категории:

- кластер как скопление/концентрация/сосредоточение хозяйствующих субъектов;
- кластер как инструмент управления экономическими процессами.

В первом случае под кластером понимается концентрация/сосредоточение стихийно возникших элементов, характеризующая отсутствием чёткой структуры и управляющего – формального или неформального – органа.

Таблица 1 – Определение термина «кластер» как экономической категории

Автор	Определение термина «кластер»	Особенности определения
А.П. Мямлин	Территориальные скопления фирм и организаций из одной отрасли или смежных отраслей, которые одновременно конкурируя и кооперируясь друг с другом, образуют производственно-технологические комплексы [13].	Отождествление кластера с производственно-технологическим комплексом
И.В. Пилипенко	Группа географически сконцентрированных компаний из одной или смежных отраслей и поддерживающих их институтов, расположенных в определенном регионе, производящих схожую или взаимодополняющую продукцию и характеризующихся наличием информационного обмена и товарообмена между фирмами-членами кластера и их сотрудниками, за счет которого повышается конкурентоспособность кластера в мировом хозяйстве [14].	Цель создания кластера – повышение его конкурентоспособности в мировом хозяйстве
О.Д. Покровская, М.А. Зачешигрова	Территориально локализованная, обособленная в отрасли группа предприятий, сочетающая формальную самостоятельность и внутреннюю конкуренцию с кооперацией, имеющая единый центр и систему сервисных услуг [15].	Наличие у кластерной системы единого центра, обособленность кластера в отрасли
М. Афанасьев, Л. Мясникова	Сеть независимых производств, сервисных фирм, связующих рыночных институтов и потребителей [16].	Включение потребителей в качестве одного из элементов кластерной системы
К. Кетелс	Объединение, структуру которого составляют предприятия взаимосвязанных отраслей промышленности, государственные органы власти, образовательные учреждения, финансовые и общественные организации [17].	Включение государственных органов в качестве одного из элементов кластерной системы
В. Прайс	Способ использовать преимущества отрасли, организаций и эффективного регионального управления, предполагающий тесное взаимодействие между государством и бизнесом [18].	Рассмотрение кластера как инструмента

Возникновение подобного сочетания хозяйствующих субъектов можно объяснить неоднородностью пространства, наличием специфических условий среды и предпосылок для концентрации экономической активности – особенностями геоэкономического положения, близость к тем или иным ресурсам, наличие инфраструктуры и рынков сбыта, социально-политические особенности территории (например, трансграничность, приморское положение и т.п.).

Во втором случае кластер выступает в качестве одного из инструментов социально-экономической политики, и регулироваться с помощью формального или неформального органа управления (например, союза предпринимателей, осуществляющих свою деятельность в рамках кластера) [19].

Очевидно, что «содержание» кластеров, возникающих в различных социально-экономических условиях отдельных территорий, соответствует определённому уровню развития производительных сил и производственных отношений, которые сформировались в границах этих территорий. В этой связи можно предположить, что рассмотренные подходы не противоречат друг

другу, а, по сути, отображают два уровня, две ступени возникновения и развития кластера. При этом кластер уровня простого сосредоточения/концентрации хозяйствующих субъектов является первой, начальной ступенью. На этом (первом) этапе происходит осознание того, что в границах экономического пространства сформировалась некая концентрация, скопление экономических агентов, которые находятся друг с другом в особом роде экономического взаимодействия. Переход на следующую (вторую) эволюционную ступень кластера связан с усложнением его внутренней структуры и возникновением в её составе элементов управления процессами взаимодействия. Появление механизмов управления напрямую связано со стремлением оптимизировать бизнес-процессы в локальной экономической системе с целью получения выгод от роста её эффективности и повышения конкурентоспособности хозяйствующих субъектов её составляющих. При этом вполне возможно существование третьей и последующих ступеней эволюции кластеров, распознавание которых пока невозможно по причине отсутствия необходимой методологии. Если кластер первого уровня ещё может иметь стихийную природу возникновения, то второй и, вероятно, последующие – это результат сознательной/целенаправленной деятельности отдельных экономических акторов (государства и/или бизнеса).

Для того чтобы иметь возможность регистрировать переход экономического кластера с одного уровня на другой, необходимо ясно сознавать, что представляет собой кластер, его родовые признаки, характеристики, параметры и возможные их изменения. Отправной точкой для выявления базовых признаков может стать классическое определение кластера, предложенное М. Портером [20]. С каждым новым уровнем перечень параметров кластера будет добавляться новыми характеристиками. Так, если для первого уровня признак «управляемость» избыточен, то для второго уровня – он обязателен.

При предметном изучении кластера как экономического феномена необходимо учитывать современное состояние общественных отношений, постиндустриализацию развитых стран, ставящую во главу угла те отрасли, которые связаны с оказанием услуг. Нельзя сбрасывать со счетов и процесс глобализации и интеграции. Значимое место в процессе экономической интеграции стран и отдельных территорий занимает степень развитости коммуникационной инфраструктуры регионов, в особенности уровень транспортной связанности приграничных территорий. При этом транспортная инфраструктура служит не только инструментом «сближения» стран, но и механизмом усиления конкурентной борьбы за перераспределение грузопотоков с целью занять доминирующее положение в мировой экономике путём повышения своей транзитной роли посредством создания на территории инфраструктурных узлов – транспортно-логистических кластеров (ТЛК). Исходя из этого, логичным видится выбор транспортной и сопутствующей ей логистической отраслей, эволюционировавших из разряда вспомогательной инфраструктуры, в принципиально новое качество – основные кластерообразующие элементы [21].

Согласно рассмотренным определениям термина «кластер» можно выделить ряд базовых признаков транспортно-логистического кластера для проверки соответствия некой транспортно-логистической системы данному понятию:

- локализация (размещение в одних пространственных границах);
- концентрация/сосредоточение хозяйствующих субъектов, обладающих развитым производственным потенциалом;
- наличие ядра или центра территории, где плотность взаимодействия акторов наиболее высокая;
- сосредоточение транспортных линий, принадлежа-

щих нескольким типам транспорта.

Признак пространственного размещения подразумевает, что существование кластера вне территории невозможно. Кластер поддается локализации, то есть имеет конкретные пространственные границы. Его можно координатно зафиксировать на географической карте. Система, которая не поддается локализации, не является кластером.

Важной частью локализации кластера (т.е. установления его местоположения) является вычисление плотности сосредоточения хозяйствующих субъектов и интенсивность связей ими поддерживаемых. Плотность кластера при этом определяется соотношением количества экономических агентов на единицу пространства. Интенсивность связей допустимо измерять в стоимостном выражении. В случае с ТЛК оправданным представляется применение в качестве показателя плотности отношения числа экономических агентов, задействованных в основной или во вспомогательных отраслях, к количественным характеристикам транспортно-логистической инфраструктуры (протяжённости путей сообщения различных видов транспорта, полезной площади складских комплексов и так далее). При этом логично предположить, что при выявлении кластера, плотность сконцентрированных на данной территории субъектов и интенсивность межсубъектных связей будут иметь региональную специфику. Иными словами, территория, отличающаяся от окружающего пространства более высокой плотностью, но имеющая недостаточную плотность в сравнении более развитыми территориями в стране или мире, всё равно будет являться кластером для данного региона.

В качестве следующего признака транспортно-логистического кластера выступает высокая (в сравнении с окружающей территорией) концентрация хозяйствующих субъектов, обладающих развитым производственным потенциалом. По мере развития ТЛК будет «обращаться» различными типами производств. Это объясняется тем, что развитая инфраструктура транспортно-логистического кластера является одним из способов снижения временных и стоимостных затрат. При этом обратная связь прослеживается не всегда: на базе производственного скопления (комплекса или кластера), транспортно-логистический кластер может не образоваться.

Очередным признаком ТЛК можно назвать наличие центра или ядра – одной из пространствобразующих сил, характеризующейся наибольшей плотностью экономических явлений и процессов и способностью «стягивать» не только экономическое пространство, но и «притягивать» хозяйствующих субъектов, включать их в зону своего влияния за счёт снижения издержек и повышения эффективности контактов в рамках ядра. Сила влияния ядра определяет реальные границы кластера. Если центр кластера установлен, тогда пространственной границей ТЛК можно считать условную линию, разделяющую всю совокупность экономических агентов, взаимодействие которых между собой опосредовано влиянием данного ядра, и агентов, приоритетными для которых будут являться контакты в рамках иных территориально-экономических образований.

Ещё одним признаком транспортно-логистического кластера является пространственное сосредоточение транспортных линий, принадлежащих нескольким типам транспорта. Если рассматривать кластер как замкнутую локализованную систему, то для её функционирования, в принципе, достаточно наличия одного базового типа транспорта. При этом он может не соответствовать требованиям высокой грузоподъёмности и эффективности перевозок на значительное расстояние (помним, что кластер ограничен в пространстве), но он должен быть динамичен, требовать довольно простой инфраструктуры и быть распространённым и доступным. Под данное описание больше всего подходит автомобильный транспорт. Однако в реальности экономический кластер, по определению не может являться обособленной системой, так как

ключевой целью хозяйствующих субъектов, так или иначе, является максимизация прибыли, которая достигается активным участием агентов в международном/межрегиональном разделении труда. В этом случае, одного только автомобильного транспорта уже будет недостаточно, ведь возникает необходимость перемещения большого количества грузов на дальние расстояния – для выхода на внешние рынки и обеспечение межрегиональных связей. Подобным требованиям отвечают два вида транспорта: водный (в большей степени морской) и железнодорожный. Логично сделать вывод о том, что для признания существующей территориально-экономической системы транспортно-логистическим кластером, необходимо наличие как минимум двух основных видов транспорта, соответствующих высокому уровню развития – автомобильный и водный или железнодорожный. Первый обеспечивает внутреннюю связанность и единство системы, второй – связь с другими кластерами или системами более высокого ранга. Причём, логично предположить, что, при прочих равных условиях, чем больше видов транспорта задействовано в функционировании территориально-экономической системы, тем больше вероятность возникновения здесь транспортно-логистического кластера. И, наоборот, при наличии развитых двух видов транспорта и транспортно-логистического кластера, логичным представляется постепенное включение в систему и развитие прочих видов транспорта.

В заключении следует отметить, что концентрация внимания исследователя на выявлении и анализе базовых признаков кластеров и отнесения их к тому или иному уровню позволит преодолеть методологические «недоработки», при которых любые территориально-производственные объединения именуется кластерами. В дальнейшем это приводит к значительным ошибкам в управлении и планировании и способно значительно девальвировать саму идею экономических кластеров в отечественной практике и нанести значительный вред социально-экономическому развитию российских регионов. Также, говоря о специфике кластерообразования, стоит помнить о диктуемых временем особенностях общественных отношений и глобальных процессах. Не последнюю роль в них играют отрасли услуг, оказывающие значительное влияние на процессы международной экономической интеграции. Поэтому изучение «кластера» как экономической категории важно начинать именно с подобных системообразующих отраслей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Попов В. А. Тенденции развития транспортно-логистического кластера Санкт-Петербурга / В. А. Попов // Проблемы современной экономики. – 2012. – № 4. – С. 304-306.
2. Аксенов И. А. Организация кластера транспортной инфраструктуры в регионе (на примере Владимирской области) / И. А. Аксенов // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. – 2015. – № 1. – С. 77-84.
3. Гамов А. Н. Организационно-экономические предпосылки формирования модели устойчивости транспортно-логистического кластера / А. Н. Гамов // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2014. – № 3. – С. 5-15.
4. Фрейдман О. А. Оценка потенциала транспортной системы как основа формирования транспортно-логистического кластера / О. А. Фрейдман // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – 2014. – № 3. – С. 109-117.
5. Фрейдман О. А. Современные тенденции развития транспортно-логистических кластеров / О. А. Фрейдман // Известия Волгоградского государственного технического университета. – 2014. – № 4. – С. 144-151.
6. Бережная Л. Ю. К вопросу о формировании региональной логистической инфраструктуры / Л. Ю. Бережная // Актуальные вопросы экономических наук. – 2016. – № 51. – С. 98-102.
7. Федотенков Д. Г. Региональная особенность фор-

мирования транспортно-логистического кластера / Д. Г. Федотенков // Экономика и экономические науки. – 2015. – № 1. – С. 67-74.

8. Кузнецова Е. А. Транспортно-логистический кластер Приморского края: текущее состояние и перспективы развития / Е. А. Кузнецова // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2011. – № 1. – С. 13-17.

9. Маякова А. А., Осипов В. А., Горобец Я. В. Организация управления развитием регионального производственного кластера в современных условиях. – Владивосток: Дальнаука, 2014 – 181 с.

10. Балдина Ю.В., Петрук Г.В., Лебединская Ю.С. Государственно-частное предпринимательство как инструмент динамичного функционирования туристского кластера в условиях территорий опережающего развития (на примере Приморского края РФ) // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2017. № 1 (10). С. 200-217.

11. Правительство РФ. Постановление от 31 июля 2015 г. №779 «О промышленных кластерах и специализированных организациях промышленных кластеров» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://base.garant.ru/71150302/>

12. Портер М. Международная конкуренция: Пер. с англ. / Под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. – М.: Международные отношения, 1993. – 714 с.

13. Мямлин А. П. Экономические проблемы регионов и отраслевых комплексов / А. П. Мямлин // Проблемы современной экономики. – 2013. – № 2. – С. 46.

14. Пилипенко И. В. Кластеры и территориально-производственные комплексы в региональной развитии. // Региональное развитие и региональная политика России в переходный период / Под общ. ред. С. С. Артоболевского, О. Б. Глезер. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2011. – С. 191-208.

15. Покровская О. Д., Зачешигрива М. А. Роль Новосибирского мультимодального транспортного узла в транспортно-логистическом кластере России / О. Д. Покровская, М. А. Зачешигрива // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2015. – № 3. – С. 85-103.

16. Афанасьев М., Мясникова Л. Мировая конкуренция и кластеризация экономики / М. Афанасьев, Л. Мясникова // Вопросы экономики. – 2005. – № 4. – С. 75-86.

17. Ketels C., Lindqvist G., Solvell O. Clusters and the New Economics of Competition [Electronic resources] / C. Ketels, G. Lindqvist, O. Solvell // Stockholm School of Economics. – URL: <https://www.hhs.se/contentassets/f51b706e1d644e9fa6c4d-232abd09e63/cisdevelopingtransitionmay06.pdf>.

18. Ершова В. Ю. Кластеризация регионов к повышению экономического развития // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2014. – Т. 20. – С. 2611–2615.

19. Постан М. Я., Столяров Г. П. Исследование источников эффективности транспортно-логистических кластеров и путей их реализации / М. Я. Постан, Г. П. Столяров // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2015. – № 3. – С. 43-50.

20. Портер. М. Кластеры и новая экономика конкуренции [Электронный ресурс] / М. Портер // Harvard Business Review. – Режим доступа: <https://hbr.org/1998/11/clusters-and-the-new-economics-of-competition>.

21. Шарунова Е. В., Шахбазов П. З. Предпосылки формирования регионального транспортно-логистического кластера в Ставропольском крае / Е. В. Шарунова, П.З. Шахбазов // KANT. – 2011. – № 1. – С. 88-90.

Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-014-00012.

Статья поступила в редакцию 12.01.2018

Статья принята к публикации 24.03.2018