

С.Л. Левин

ФОРМИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ КЛАСТЕРОВ НА РЫНКЕ ЗЕРНА

Рассматриваются теоретические и методологические подходы к формированию инфраструктурных кластеров на агропродовольственном рынке и рынке зерна. Обосновывается необходимость выбора «ядра» кластера, описаны его функции, охарактеризованы взаимоотношения между участниками кластера.

Ключевые слова: агропродовольственный рынок; инфраструктурный кластер; общенациональные кластеры; «ядро» кластера; система взаимоотношений участников кластера; зерновой рынок.

We look at theoretical and methodological approaches to forming infrastructure clusters at agricultural food market and grain market. The need to choose the cluster core is proved; its functions are described; relationship among cluster participants is characterized.

Keywords: agricultural food market; infrastructure cluster; national clusters; core of cluster; system of relationship of cluster participants; grain market.

В настоящее время на агропродовольственном рынке необходимо формирование общенациональных инфраструктурных кластеров, позволяющих расширить географию сбыта продукции региональных рынков, снизить издержки товародвижения, повысить конкурентоспособность продукции страны в целом. Отметим, что в методологии формирования таких кластеров общими вопросами являются выбор «ядра» кластера, система взаимоотношений между его участниками, функции участников, ценовая и тарифная политика и ряд других. Следует учитывать, что в теории формирования кластеров, в том числе в аграрной сфере, доминирует территориально-отраслевой подход, в основном в границах отдельного региона [2]. При этом ядром кластера выступает либо перерабатывающее предприятие, либо крупная вертикально интегрированная компания. При этом следует учитывать, что, во-первых, возникает разрыв в цепочке стоимости, которая ограничивается лишь сферой производства, не полностью охватывает обращение продукции на рынке; во-вторых, сохраняется высокая вероятность поглощения предприятием - «ядром» других участников кластера, что влечет за собой разрушение консолидации участников и основного принципа их взаимодействия. Кроме того, территориально-отраслевой подход в

границах одного региона не соответствует современному уровню развития агропродовольственного рынка, который все в большей степени функционирует на всем рыночном пространстве страны и предполагает интеграцию аналогичных региональных рынков для усиления конкурентных преимуществ каждого из них.

На наш взгляд, «ядром» инфраструктурного кластера следует считать ключевой инфраструктурный объект соответствующего сегмента агропродовольственного рынка, узловой центр, консолидирующий сельскохозяйственную продукцию, сырье и продовольствие и связанный с системой транспортных коридоров для их поставок. Данный инфраструктурный объект должен выполнять следующие функции: приёмка сельскохозяйственного сырья, доработка и формирование стандартизованных по количественным и качественным показателям товарных партий продукции (задача формирования товарных партий продукции на основе единых стандартов качества крайне важна, так как эти показатели все в большей степени влияют на конкурентоспособность продукции, позволяют реализовывать товар в обезличенной форме и использовать общий бренд, расширять сбыт и организовывать электронные и биржевые торги); транспортная и логистическая обслужи-

вание, как производителей сельскохозяйственной продукции, так и потребителей; консолидация и накопление готовой продукции для реализации, что позволит получать дополнительный доход, как от эффекта масштаба продаж, так и от ее реализации в период наиболее благоприятных цен; снижение транзакционных издержек за счет единой системы управления продажами; финансирование оперативной хозяйственной деятельности участников кластера через распределение дохода от реализации продукции и оплату услуг по согласованным тарифам; выявление точек роста конкурентоспособности и обоснование необходимости совместных инвестиций, направленных на снижение издержек производства и обращения продукции.

Важнейшей особенностью функционирования кластера должно стать установление единого сквозного тарифа на все виды оказываемых услуг, исходя из вклада каждого участника логистической цепочки, что позволит повысить качество обслуживания потребителей услуг, создаст предпосылки для снижения тарифов и реализации комплексной программы развития логистики путем совместных инвестиций в наиболее уязвимые звенья ее цепи.

Принимая во внимание, что среди производителей сельскохозяйственной продукции есть и крупные организации, и малые формы хозяйствования, а также учитывая их размещение, необходимо обеспечить транспортную и ценовую доступность инфраструктурных услуг для всех категорий хозяйств. Инфраструктурный кластер не должен «поглощать» альтернативные организации, оказывающие аналогичные услуги, чтобы сохранить конкурентную среду [2]. При этом специфика производства и потребления сельскохозяйственной продукции требует использования различных организационных схем деятельности инфраструктурных кластеров.

Так, на наш взгляд, для зернового рынка инфраструктурные кластеры призваны решать задачи крупнотоннажных ритмичных отгрузок внутренним потребителям и на экспорт, что возможно при использовании маршрутных железнодорожных перевозок. При этом «ядро» кластера – узловой

элеватор с высокой мощностью отгрузки (как по параметрам отгрузочного оборудования, так и по развитию подъездных путей), оснащенный оборудованием для формирования крупных стандартных партий зерна. Одновременно кластер позволит создать «буферные» запасы зерна, которые при непредвиденных обстоятельствах должны восполнить дефицит при отгрузке и обеспечить исполнение обязательств.

Наряду с этим, все участники кластера ориентируются на расширение объемов реализации зерна потребителям. Менеджмент «ядра» кластера, реализуя оптимальную политику продаж и подбор контрагентов, будет формировать требования к изменению производственной политики участников кластера. Так, исходя из требований потребителей к поставкам различных видов и качественных характеристик зерна, будет оказываться влияние на формирование рыночно ориентированной (как по объемам, так и по качественным характеристикам зерна) структуры зернового производства и стимулирование применения современных технологий.

Помимо узлового элеватора в кластер входят элеваторы сельскохозяйственных производителей и часть существующих линейных элеваторов, на которых накапливаются и хранятся товарные запасы зерна для последующей поставки на узловой элеватор, автотранспортные предприятия (самостоятельные, созданные узловым элеватором или кооперативными объединениями зернопроизводителей). В то же время формирование кластера не ориентировано на консолидацию всех потенциальных участников рынка, так как часть сельскохозяйственных предприятий и хранителей зерна будет действовать на рынке срочных и малотоннажных поставок потребителям, в том числе и другим сельхозпроизводителям для нужд животноводства и малым перерабатывающим предприятиям.

Деятельность кластера предполагает согласование мощностей хранения в различных звеньях логистической цепи. Исходным условием следует считать отгрузку в течение суток не менее одного железнодорожного маршрута – 4 тыс. т, а с элеватора на внутренних водных путях в период навига-

ции на судно «река–море» – 5 тыс. т. При этом для достижения таких показателей соотношение между объемом перевалки зерна за год и мощностью единовременного хранения узлового элеватора должно составлять не менее 10–12, а у обслуживающих его линейных элеваторов – не менее 4 (в настоящее время 1,25–1,6). Средняя мощность перевалки зерна узловым элеватором – порядка 500 тыс. т в год, объемы буферных запасов (из расчета обеспечения отгрузки за их счет не менее 7 железнодорожных маршрутов) – 30 тыс. т, а для речных портовых элеваторов – 300 тыс. и 15 тыс. т соответственно. Мощность единовременного хранения зерна на узловом элеваторе должна составлять от 50 тыс. до 100 тыс. т, на речном портовом элеваторе – 25–40 тыс. т, на линейных элеваторах кластера – не менее 100 тыс. т. Соответственно необходимы объемы производства товарного зерна сельскохозяйственными товаропроизводителями, участниками кластера, не менее 350 тыс. т. Это, исходя из сложившегося уровня товарности зерна, требует возделывания зерновых культур на площади не менее 200 тыс. га (при урожайности 22–25 ц/га) и общей посевной площади около 400 тыс. га (при 50%-ной доле зерновых в посевах) [1].

Крайне важный момент формирования кластера – участие грузоперевозчика, который должен обеспечить ритмичную подачу железнодорожного транспорта и организацию маршрутных перевозок, а при размещении узлового элеватора в речных портах – подачу судов «река–море». При этом в качестве стандартной услуги должно быть обеспечено отслеживание движения грузов в режиме онлайн и согласование сроков поставок по всей транспортной цепочке в соответствии с принципом «точно в срок». Таким образом, предлагаемый подход позволит снизить транзакционные и инфраструктурные издержки, уменьшить волатильность отгрузок, получить дополнительный доход всем участникам кластера за счет улучшения качества обслуживания потребителей и расширения масштабов реализации зерна, что создаст дополнительные стимулы к развитию производства и повысит конкурентоспособность российских операторов рынка зерна на внутреннем и

внешнем рынках.

Организация предлагаемых кластеров позволит совместить интересы и инвестиции федерального центра, ответственного за развитие общенациональной инфраструктуры (автодорожная сеть и железнодорожный транспорт), с одной стороны, и участников, задействованных в процессе производства сельскохозяйственного сырья, его переработки и доведения до потребителя, с другой. При этом улучшатся экономические результаты их работы за счет масштабов деятельности и концентрации ресурсов, более полного использования экономического потенциала участников кластера и территории их деятельности, повышения конкурентоспособности продукции на рынке.

Вместе с тем, инфраструктурные кластеры на агропродовольственном рынке должны формироваться в специализированных зонах производства того или иного вида продукции, имеющих общероссийское значение. К ним можно отнести кластеры по производству зерна на экспорт в Краснодарском и Ставропольском краях, Ростовской области; производству муки – в Алтайском крае; рисовой крупы – в Краснодарском крае. При этом на федеральном уровне необходимо создать схемы территориального размещения кластеров, снижая уровни межрегиональных барьеров; содействовать развитию коммуникаций между потенциальными участниками кластера, государственными и муниципальными органами, активно используя государственный (муниципальный) заказ; обеспечить адекватное бюджетное финансирование и поддержку научно-образовательной базы кластеров; сбалансировать создание кластеров и развитие инфраструктуры общего пользования.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Дорофеев А.Ф.* Опыт формирования агропромышленных кластеров в агропромышленном секторе Белгородской области // Никоновские чтения – 2010: материалы научно-практ. конф. / РАСХН, ВИАПИ им. А.А. Никонова; РГАУ-МСХА им. К.А. Тимирязева. М., 2010.
2. *Мироничев А.Е.* Агропромышленные кластеры: теория и практика // АПК: экономика, управление. 2011. № 11. С. 91–93.