

СТРУКТУРА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРА ТА ПРОЦЕС ЙОГО ФОРМУВАННЯ

У статті проаналізовано поетапне формування транспортно-логістичного кластера на прикордонній території України та Угорщини. Обґрунтовано необхідність та переваги створення транспортно – логістичного кластера в Причорноморському регіоні України.

In clause it is analysed for a stage forming transport – logistic a cluster on boundary territory of Ukraine and Hungary. Grounded necessity and advantages of creation transport – logistic cluster of Black Sea Ukrainian Region.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Дослідження структури сучасного транспортно-логістичного кластера та процесу його формування представляє значний науковий і практичний інтерес у зв'язку із ринковою трансформацією національної економіки, а також і в контексті динамічного включення України в міжнародні економічні зв'язки та загальноєвропейську економічну інтеграцію. Викладене у статті дослідження проводилося на прикладі транспортно-логістичного кластеру прикордонного регіону Закарпатської області. Динамічне поширення процесів глобалізації світової економіки та лібералізації ринків робить все більш актуальним питання конкурентоспроможності виробництва регіонів. Отже не випадково в державних програмах – Програмі створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні і в Комплексній Програмі утвердження України як транзитної держави, передбачається створення сучасного, інтегрованого в світове виробництво транспортного комплексу. Формування транспортно-логістичного кластеру на території Закарпаття і в подальшому інтеграція його з логістичним кластером у місті Загонь (Угорщина) в межах транскордонного регіону, зумовлена необхідністю інтеграції транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників, модернізації транспортної системи України.

При здійсненні досліджень застосовувався діалектичний метод пізнання та системний підхід. При узагальненні теоретичних і методологічних засад інноваційної діяльності використовувалися прийоми абстрактно-логічного методу, а саме: аналіз і синтез, індукція і дедукція, аналогія і співставлення, методи порівняння, графічного зображення і табличного подання. Пропозиції щодо формування інноваційної стратегії обґрунтовувалися за допомогою методів проектного аналізу й монографічних досліджень.

Інформаційною базою дослідження слугували праці українських та зарубіжних вчених, нормативно-правові акти України, Закони України, Постанови кабінету Міністрів України, міжнародні угоди, документи Європейської Комісії та Ради Європи.

Актуальність даної тематики обумовлена важливим географічним розташуванням Закарпатської області, насамперед – Чопсько-Захонської транскордонної території, як природного транзитного мосту між Європою й Азією, що визначає особливу, ключову роль прикордонного регіону України у забезпеченні євразійських транспортно-торгівельних зв'язків, в тому числі і у відродженні одного із найдавніших торгових маршрутів світу –

Великого Шовкового шляху в контексті подальшого розвитку транспортного коридору Європа – Азія.

Враховуючи масштабність проектів з забезпечення міжнародних перевезень через Закарпатську область та відповідні стратегічні програми суміжних країн, постає необхідність створення міжнародного транспортно-логістичного кластеру, який може бути створений саме на базі існуючих підприємств Чопсько-Захоньського транспортного вузла (Україна - Угорщина).

Постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів через Україну визначають наступні пріоритетні напрями євроінтеграційних процесів транспортного комплексу України: поетапний перехід на засади міжнародної транспортної політики, прийнятої Європейською Комісією; впровадження прийнятих Україною положень європейських меморандумів, протоколів, угод щодо створення транспортних коридорів; залучення до участі у створенні мережі транспортних коридорів вітчизняних і зарубіжних структур усіх форм власності; перехід на ринкові основи функціонування транспортно-дорожнього комплексу, елементами яких є приватизація державних підприємств, демонополізація, конкуренція тощо.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Кластерні моделі економічного розвитку стали об'єктами аналізу низки українських і російських вчених: С. І. Соколенка [1, с.100-116], Я. Б. Олійника [2, с.45-49], В. М. Осипова, В. І. Захарченка, М. В. Слипичука та інших. Проблеми розвитку інфраструктури транскордонного співробітництва та підвищення конкурентноздатності транспортно-логістичних систем в економічній літературі набули певного висвітлення в контексті досліджень формування передумов активізації економічної інтеграції України у світове господарство. Дослідження окремих складових транспортної інфраструктури прикордонних регіонів України у розрізі транскордонного співробітництва, проводять такі українські вчені, як: П. Беленький, Є. Крикавський, Н. Мікула; наявними є монографічні дослідження А. Новикової та Ю. Пашенка.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри беззаперечні досягнення вчених, науковий аналіз міжнародних відносин транскордонного економічного співробітництва в ракурсі формування транспортно-логістичних кластерів ще ґрунтовно не розроблено, бракує наукових розробок з питань методології формування транспортно-логістичних кластерів. Частковому вирішенню цієї проблеми присвячено дослідження, викладене у статті.

Постановка завдання. Метою наукового дослідження є формулювання методологічних принципів, узагальнення методологічних основ вивчення і формування транспортно-логістичних кластерів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Практика кластерного аналізу, перш за все, включає в себе: визначення потреби у кластерному розвитку взагалі, формулювання реальної оцінки регіональних масштабів і здійснення прогнозу економічної ситуації, економічних змін в цілому регіоні (а не тільки у окремих галузях господарства регіону), створення комплексного «портфолію» регіону. Так, С. Соколенко відзначає важливість власню правильного керування та стратегічного вибору – як наявність лідерів та організацій, які турбуються про економіку регіону і готові використати процеси співробітництва промисловості та наукових закладів для покращення економіки регіону, а також наявність готовності до дій - як традицію зустрічати економічний виклик, маючи відповідні технічні та фінансові ресурси (включаючи готовність працювати разом заради спільних прибутків).

Економічний розвиток на основі кластерів має чотири стадії процесу співробітництва:
стадія 1. Мобілізація – створення зацікавленості та партнерства серед різних спонсорів, потрібних для реалізації ініціативи;

стадія 2. Діагностика – оцінка промислових кластерів, які поєднують економіку та економічну інфраструктуру, що підтримують роботу кластеру;

стадія 3. Стратегія співробітництва – потрібно переконати зацікавлені сторони (компанії в кластері та громадські заклади) працювати у групах для визначення пріоритетних

завдань та дій, щоб вирішити спільні проблеми;

стадія 4. Реалізація – створення почуття відданості роботі учасників кластерних робочих груп і зацікавленості сторін, а також визначення або створення організації для підтримки процесу реалізації ініціативи [3, с.814];

Кластерна структура має такі переваги:

- 1) вона просувається ринком, зосереджуючись на зведенні разом таких протилежних сторін економіки, як попит та пропозиція задля більш ефективної роботи;
- 2) вона залучає до участі в кластері великі та малі компанії, а також постачальників, та підтримуючі економічні установи;
- 3) кластер об'єднує своїх членів методом спільного вирішення регіональних проблем учасниками, які керуються власними інтересами;
- 4) кластер допомагає зацікавленим сторонам створити стратегічний прогноз майбутнього стану економіки їхнього регіону, який би був погоджений з різними спонсорами та створював мотивацію і почуття обов'язку;
- 5) кластер створює цінності, які поглиблюють і поширюють базу збільшення регіонального прибутку [3, с.817].

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 7 лютого 2010 року № 659-р «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2011-2020 роках», одним з головних напрямів підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування в міжнародному сполученні є перехід на логістичні технології організації управління матеріальними потоками у процесі постачання товару споживачеві [4].

Логіка та засоби кластерної стратегії дедалі більше інтегруються у практику економічного розвитку регіону і, відповідно, їх суб'єкти беруть участь у створенні більш інтегрованого та ринково-спрямованого середовища економічного розвитку. Так, в Україні вже на державному рівні у 2010 році був розроблений проект Концепції створення кластерів в Україні. Цікаво відзначити, що з-поміж чотирьох видів кластерів, які були зазначені у проекті Концепції, пріоритетним було відокремлено створення транспортно-логістичних кластерів [5].

Згідно Концепції створення в Україні кластерів можна виділити такі види кластерів:

1. виробничі кластери – об'єднання підприємств, що здійснюють виробництво продукції (і супутніх послуг) шляхом виконання складальних операцій (наприклад, підприємства автомобілебудування, авіаційної промисловості, суднобудування, інших галузей машинобудівного комплексу, організації будівельної галузі і виробництва будівельних матеріалів), а також об'єднання підприємств, які належать до хімічної, целюлозо-паперової, металургійної галузей, а також сільського господарства, харчової промисловості тощо;
2. інноваційно-технологічні кластери – це об'єднання географічно локалізованих підприємств, що пов'язані виробничими зв'язками з метою створення інноваційної продукції та надання послуг суб'єктам інноваційної діяльності;
3. туристичні кластери – формуються на базі туристичних активів регіону і складаються з підприємств різних сфер, пов'язаних з обслуговуванням туристів, наприклад, туристичних операторів, готелів, сфери громадського харчування, виробників сувенірної продукції, транспортних підприємств та інших;
4. Транспортно-логістичні кластери – включають в себе комплекс інфраструктури і компаній, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів та пасажирів. Кластер може включати також: організації, які обслуговують об'єкти портової інфраструктури; компанії, які спеціалізуються на морських, річних, наземних, повітряних перевезеннях; логістичні комплекси та інші. Транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах, які мають значний транзитний потенціал.

Ефективне формування транспортно-логістичного кластеру відбувається за умов сприятливих ринкових ініціатив і високоякісної транспортної інфраструктури. Проведений нами факторний аналіз базових елементів стосовно формування регіонального транспортно-

логістичного кластеру Закарпаття дозволяє відокремити головні складові регіонального транспортно-логістичного кластеру Закарпатської області (рис. 1): логістичний центр та інноваційні технології, міжнародний транспортний коридор, регіональна влада, науково-дослідні, освітні заклади.

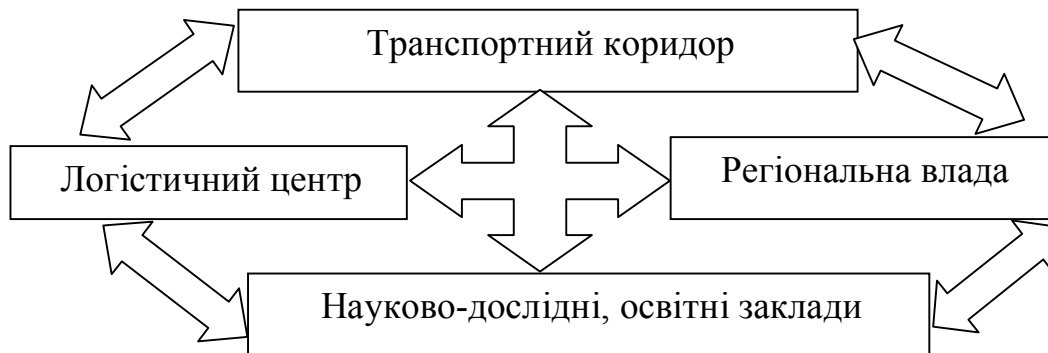


Рис. 1. Основні складові регіонального транспортно-логістичного кластеру Закарпаття

Транспортно-логістичний кластер об'єднує регіональні автотранспортні підприємства, підприємства інших видів транспорту, ліцензійні склади, органи місцевої влади та науково-дослідні інститути, мережу сучасних комунікаційних зв'язків, які посилюють взаємодію та конкурентні переваги транскордонного регіону.

Статистичні дані теж свідчать про посилення тенденції до зростання обсягів вантажних перевезень Закарпатської області, – як транзитних (які складають більше шестидесяти відсотків загального вантажопотоку), так і двосторонніх з країнами Європи.

У середньому за рік на протязі 1998-2010 рр. залізничним транспортом у Закарпатській області відправлялося 4,3 млн.т. вантажів, автомобільним – 13,2 млн.т. Підприємцями-фізичними особами у 2010 році перевезено 1160,7 тис.т вантажів.

Пріоритетними для транспортно-логістичного кластеру Закарпаття є наступні заходи:

- формування спільної інформаційної бази перевізників, вантажів, терміналів, складських приміщень тощо;
- узгодження тарифно-митної політики щодо перевезень всіма видами транспорту;
- розробка належних програм освіти та професійної підготовки, що відповідали б потребам кластера;
- планування кадрової політики; сприяння відкриттю факультетів та кафедр з підготовки логістів та інших фахівців за потребами;
- реалізація та розробка спільних маркетингових ініціатив;
- визначення проблем ринку логістичних послуг;
- надання стратегічної інформації фірмам (дослідження на предмет можливостей нових технологій);
- підтримка у належному стані базової інфраструктури (дороги, зв'язок, рухомий склад тощо);
- підвищення рівня обізнаності про переваги обміну знаннями та об'єднання у кластер;
- створення платформи для об'єднання у кластер (мережу) та обміну інформацією на регіональному, національному та транснаціональному рівнях.

На території транскордонного регіону можливим є формування транспортно-логістичного кластеру на основі урахування наступної сукупності факторів: показників перевезень, інноваційності рухомого складу, розвиненості транспортної інфраструктури і забезпеченості галузі трудовими ресурсами.

Механізм функціонування транспортних кластерів повинен включати в себе і підтримку місцевої влади. Розвиток транспортно-логістичних кластерів формується на принципах: постійного корегування перевізного процесу; пропорційного розвитку, гармонізації інтересів і стимулювання учасників перевізного процесу; гнучкості; логічності;

послідовності; узгодженості; надійності; адекватної якості; відкритості; прогресивності; відповідності державній транспортно-економічній політиці та ефективності.

По суті, розробка методологічних основ формування кластерів сприяє підвищенню конкурентоспроможності регіону і дозволяє реалізувати новий підхід до стратегії розвитку регіональної економіки.

Методологія формування транспортно-логістичного кластеру включає в себе:

- визначення транспортно-логістичного типу кластеру;
- формування його інституційної та організаційної структури;
- визначення складу суб'єктів кластеру;
- кількісний аналіз кластеру і визначення структури взаємозв'язків між учасниками кластеру;
- аналіз конкурентного середовища і інноваційної складової кластера;
- визначення ступеню успішності кластеру.

Стосовно зарубіжного досвіду партнерства у формуванні транспортно-логістичного кластеру, слід відзначити угорський досвід розвитку прикордонного транспортно-логістичного кластеру у м. Загонь. В серпні 2009 року угорський уряд на основі постанови 2141/2009 прийняв рішення про необхідність розробки робочої програми концепції логістичного розвитку міста Загонь та прилеглих територій. Частиною робочої програми було визначено написання комплексної програми розвитку прикордонного регіону в контексті розвитку саме логістичної складової. Міністерство економіки та транспорту Угорщини доручило експертам з вузів та дослідницьких центрів створити консорціум стосовно підготовки цього об'єктивного документу, який можна буде реалізувати. Документ розроблявся в контексті Плану розвитку Нової Угорщини на період 2009-2015 років, в контекстному особливо увагу приділяли програмі ЄС щодо логістики (програма Галілео).

Загонь та прилегла територія, яка об'єднує 11 населених пунктів, розташовані в прикордонному регіоні (область Саболч-Сатмар-Берег), та їх логістична специфіка визначаються: наявністю центру перевантаження Дирекції Угорських Залізниць (МАВ), мережі 100-тої та 111-тої залізничних ліній і 4-ої автостради, і що особливо важливо – саме в цьому місті «зустрічаються» європейські за нормами колії та «східні» за шириною колії (так званий «простір 1520» – тобто території з шириною колії 1520 мм).

Створення міжнародного логістичного центру і транспортно-логістичного кластеру у прикордонні Чоп-Загонь обумовлено і наявністю складських площ та розвантажувально-завантажувальних потужностей, терміналів та інших спеціалізованих підприємств щодо транспортних перевезень. Так, станція Чоп-Загонь з країнами призначення - Угорщина, Австрія, Італія, Словенія, Німеччина, Швейцарія, Франція (МАВ) - здійснює приймання та відправку вантажів по колії 1520 мм, колія 1435 мм - вглиб України на відстань 66 км, відповідно, колія 1520 мм вглиб Угорщини до станції Еперешке – 4,9 км, Торношпольце – 14,4 км, Коморо – 15,6 км, Загонь – 17 км. Максимальне навантаження на вісь 1520 мм – не більше 24,5 тонн; 1435 мм - не більше 21 тонн. Вивантаження вантажів колії 1435 мм здійснюється на станціях Чоп, Батево, Баркасово, Мукачево, Чернотиссов, завантаження вагонів колії 1435 мм на цих станціях може здійснюватися на основі договорів з Ужгородською дирекцією залізничних перевезень відправником чи експедитором. Враховуючи масштабність проектів з забезпечення міжнародних перевезень через Закарпатську область та стратегічні програми суміжних країн, передусім Росії, Китаю та Угорщини, постає необхідність створення міжнародного транспортно-логістичного кластеру, який може бути створений саме на базі існуючих підприємств Чопсько-Загоньського транспортного вузла (України та Угорщини).

Використовуючи розглянутий в статті відповідний досвід Закарпатської області, нами рекомендується розробка спеціальної «Програми створення транспортно-логістичних центрів на території Причорноморського регіону України». Метою цієї Програми мало б, на думку автора, стати: визначення перспектив та моделювання транспортно-логістичних центрів з подальшим тиражуванням на території регіону; вдосконалення технології

міжнародних перевезень за принципами логістичних товаропровідних систем із залученням органів місцевого самоврядування, обласних агентств із залученням інвестицій та господарського розвитку територій, інституцій транскордонного співробітництва.

Рекомендована нами «Програма» містить в собі модель створення на українській стороні транспортно-логістичних центрів з функціями комплексу транспортних сервісних послуг на морському і суходільному кордоні України. Необхідність створення транспортно-логістичних центрів на території Причорноморського регіону України зумовлюють такі фактори:

- територіальна спряженість з міжнародними транспортними магістралями, розвинена і диверсифікована транспортна мережа;
- вигідне економіко-географічне положення (морська прикордонна зона); наявність необхідної інфраструктури (транспортна, складська і зв'язку);
- тяжіння до наявних або перспективних центрів ділового співробітництва;
- наявність історично сформованої системи зовнішньоторговельних зв'язків із закордонними партнерами і бази для її розвитку.

За нашими розрахунками, функціонування таких центрів в Причорноморському регіоні України дозволить: скоротити час постачання вантажів на 20%, зменшити сумарні витрати на транспортування вантажів, скоротити складські запаси на 30% і зменшити середнє навантаження на обробку товарно-транспортних документів на 50%.

Висновки і перспективи подальших розробок. Розвиток сучасного транскордонного співробітництва регіонів України доцільно здійснювати через формування кластерів як ефективного засобу розвитку інноваційної підприємницької діяльності в умовах трансформації економіки України. Цим самим, на основі формування та розвитку кластерів, сформується модель економіки, яка буде більш конкурентоздатною та інвестиційно привабливою на міжнародному глобальному ринку.

Фактично, із створенням таких мережевих структур, як логістичні кластери, логістичні центри, транспортно-логістичні комплекси, в регіонах України використовується, насамперед, потенціал регіональних економік і вдосконалюється функціонування регіональної структури економічної системи держави. Застосування кластерного підходу і кластерних механізмів при формуванні транспортно-логістичних комплексів України слугуватиме економічному зростанню регіонів, включаючи й прикордонні території.

Перспективи подальших наукових розробок вбачаємо в активній адаптації до українських умов закордонного, європейського досвіду формування транспортно-логістичних кластерів.

Список використаної літератури

1. Соколенко С. І. Розвиток економіки регіонів на основі інноваційних кластерів / С. І. Соколенко // Інвестиційно-інноваційний розвиток економіки регіону: мат. IV з'їзду Спільки економістів України та Міжн. наук.-практ. конф. [під заг. ред. В. В. Оскольського]. – К.: Навчальна книга. – Богдан, 2010. – С. 100–116.
2. Географія світового господарства (з основами економіки): навч. посіб. / Я. Б. Олійник та ін. [за ред. Я. Б. Олійника, І. Г. Смирнова]. – К.: Знання, 2011. – 640 с.
3. Соколенко С. І. Кластери в глобальній економіці / С. І. Соколенко. – Київ : Логос, 2004. – 848 с.
4. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2011 – 2020 роках: Постанова Кабінету Міністрів України від 7 лютого 2010 р. № 659-р // Офіційний вісник України. – 2010. – № 39. – Ст. 1722.
5. Концепція створення кластерів в Україні. Про схвалення Концепції створення кластерів в Україні. Проект Кабінету Міністрів України. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 43. – Ст. 1726.

Прийнято до друку 13.12.2011