

## **КЛАСТЕРНО-ЛОГІСТИЧНА МОДЕЛЬ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

*У статті обґрунтовується необхідність використання кластерно-логістичного підходу до розвитку ринку транспортних послуг країни. Досліджено умови й особливості формування транспортно-логістичних кластерів, розглянуто структуру, а також можливі соціально-економічні наслідки.*

*Ключові слова: ринок транспортних послуг, кластер, логістика, розвиток, конкурентоспроможність.*

*В статье обосновывается необходимость использования кластерно-логистического подхода к развитию рынка транспортных услуг страны. Исследованы условия и особенности формирования транспортно-логистических кластеров, рассмотрена структура, а также возможные социально-экономические последствия.*

*Ключевые слова: рынок транспортных услуг, кластер, логистика, развитие, конкурентоспособность*

*The article investigates the necessity of the use of cluster-logistic approach to the development of the transport services market of the country. The conditions and features of formation of transport-logistics cluster and the structure are examined as well as the possible social and economic consequences.*

*Key words: market of transport services, cluster, logistics, development, competitiveness*

**Постановка проблеми.** *Мережевий характер розвитку сучасної ринкової економіки з підвищенням значенням комунікаційних, транспортних й інфраструктурних елементів визначає необхідність зміни способів і форм організації бізнесу з використанням нових моделей реалізації. З іншого боку, високий динамізм ринкового оточення вимагає від суб'єктів транспортного ринку формування нової системи взаємовідносин між учасниками ринкового простору на принципах симбіозу конкуренції та співпраці, що складають основу кластерного підходу.*

*Світовий досвід розвинених країн переконливо доводить ефективність та закономірність виникнення різного виду кластерів. В останні роки формування кластерів стало важливою частиною державної політики. «Маніфест кластеризації ЄС», прийнятий Єврокомісією у Брюсселі в лютому 2007 р. і «Європейський кластерний Меморандум», підписаний в Стокгольмі в січні 2008 р., визначили кластерний розвиток як основний механізм підвищення конкурентоспроможності економіки країн-членів ЄС, позначивши відповідні пріоритети національних програм. Принцип кластеризації широко використовується в більшості країнах ЄС, ефективно реалізуючись на національному, регіональному, а також муніципальному рівнях. Так, наприклад, економіка Нідерландів включає 20 кластерів, у Данії 40% підприємств забезпечують 60% експорту також функціонують у складі кластерів, а в Австрії - діють трансграничні подібні утворення з Угорщиною, Італією, Швейцарією та Німеччиною.*

*Особливістю процесів кластероутворення в Україні є орієнтація перспективних кластерів на традиційні галузі промисловості – будівництво, АПК, металургія, легка промисловість; пріоритетом європейських країн є розвиток кластерів, насамперед, у високотехнологічних галузях і сфері послуг, у тому числі, й транспортній.*

*Необхідно відмітити, що ринкові перетворення, які відбуваються у транспортній галузі країни на протязі більш ніж двадцяти років призвели до формування ринку транспортних послуг (РТП), який виступає важливою з'єднувальною ланкою у системі*

матеріального виробництва, розподілу та споживання товарів. Від ефективності функціонування даного ринку, як особливого механізму товарообігу, залежить мінімізація витрат обігу, що впливає конкурентоспроможність товарів, які поставляються на внутрішній і зовнішній ринки. В зв'язку з цим, на ринку транспортних послуг підвищуються вимоги до організації транспортного обслуговування в напрямку забезпечення якісно нового рівня на базі оптимізації перевізних процесів, що зумовлює затребуваність логістичного підходу.

За таких умов розробка та впровадження адекватних ринкових механізмів забезпечення ефективного функціонування РТП стає можливою лише на засадах комплексного поєднання кластерного та логістичного підходів, що реалізуються у формі транспортно-логістичних кластерів (ТЛК).

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження сутності та теоретичних аспектів формування економічних кластерів проводилося, насамперед, зарубіжними авторами як Є. Дахменом, Є. Лімером, М. Портером, Я. Суомінен, М. Тодаро, І. Толенадо, М. Фельдманом, П. Фішером, Д. Якобсоном та, А. Янгом. Проте в останні роки зріс інтерес до кластерного підходу серед вчених пострадянського простору. Концептуальним особливостям кластерів присвячені роботи ряду вітчизняних і російських вчених, зокрема, - А.І. Амоши, М.П. Войнаренко, В.І. Дубніцького, Т.Б. Клейнера, В.В. Кистанова, Н.В. Копилова, І.О. Коробейникова, С.В. Куріцина, В.І. Ляшенко, Н.А. Мікули, С.І. Соколенко та інших авторів. Серед вчених, які концентрують свою увагу на проблемі формування логістичних кластерів, слід відзначити С.І. Гриценка, Л.А. М'ясникову, Т.Є Євдотієву, І. Г. Меньшеніну, Л. М. Капустіну й інші.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Визнаючи значимість фундаментальних теоретичних й емпіричних наукових досліджень логістизації процесів товароруху та кластерної форми організації економіки, слід відзначити відсутність комплексного дослідження проблем розвитку ринків транспортних послуг на основі впровадження кластерно-логістичної моделі, що може стати передумовою економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності не тільки транспорту як такого, але й економіки на різних рівнях функціонування.

В зв'язку з цим виникає необхідність дослідження умов й особливостей формування кластерно-логістичних моделей РТП, що зумовило **мету** та зміст **цієї роботи**.

**Виклад основного матеріалу.** Сучасний етап соціально-економічних перетворень в країні - це етап проведення назрілих інституційних реформ, націлених на створення ефективних ринкових механізмів. Основні національні інтереси у сфері економіки концентруються в наступних напрямках: підвищення конкурентоспроможності економіки, її ефективності та сталого зростання, усунення структурних диспропорцій та інтеграції країни у світову економіку.

У вирішенні цих завдань роль транспорту незаперечна, адже без стійкої його роботи, випереджального розвитку транспортної інфраструктури, нових ефективних схем доставки на основі логістизації процесів товароруху неможливо гарантувати ефективність надання транспортних послуг; до того ж слід додати, що для України, яка володіє незадіяним потенціалом їх надання, і зокрема у сфері транзиту, питання формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) набувають особливої ваги.

Зауважимо, що у світі за останнє десятиліття ринок транспортно-логістичних послуг є одним з тих, що найбільш динамічно розвивається. Тому формування національних транспортно-логістичних кластерів визначено в числі основних

пріоритетів розвитку не тільки економічно розвинутих країн світу, але і тих, що розвиваються. Так, наприклад, з метою диверсифікації національної економіки в основу Стратегії індустріально-інноваційного розвитку Казахстану до 2015 р. покладено формування національних кластерів, в тому числі, у сфері транспортно-логістичних послуг. Основним механізмом вирішення проблем підвищення конкурентоспроможності Росії в світовому господарстві стала розробка державної стратегії конкурентного розвитку країни та регіональних інноваційних систем, яка містить в собі комплекс заходів, що реалізуються на макро-, мезо-та мікро – рівнях, на кожному з яких кластерна політика займає пріоритетні позиції. До числа найбільш пріоритетних і вже діючих кластерів належать ТЛК.

На жаль, в Україні, на відміну від реформування економік у сусідніх країнах як на заході – ЄС, так і на сході – СНД, до цього часу немає системного законодавства по створенню інститутів підтримки кластерів, немає і затвердженої концепції кластерної політики на місцевому, регіональному та національному рівнях. Наразі в Україні тільки-но розроблена центральними органами державної влади нормативно-правова база формування засад державної кластерної політики. Вона включає проекти «Концепції створення кластерів в Україні» (2008 р.), «Концепції загальнодержавної цільової програми розвитку промисловості України до 2017 р.» (в 2008 р., передбачалося розроблення та впровадження моделі кластерної організації промисловості), «Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів» (2009 р.).

Натомість, у щорічному Посланні Президента України до Верховної Ради України в 2012 р. підкреслюється про важливість сприяння, як на рівні органів державної влади так і органів місцевого самоврядування у створенні та розвитку інтеграційних форм просторової організації та саморозвитку міжрегіональних економічних систем, а саме - кластерів. [1, с.114]. Протягом останніх років розвиток кластерів стає одним з пріоритетів економічної політики у регіонах України. Так, створення та розвиток кластерів визнано одним з найважливіших напрямів у стратегіях розвитку багатьох областей України, у яких розпочато реалізацію кластерних ініціатив спільними зусиллями облдержадміністрацій, бізнесу та неурядових організацій.

Згідно «Концепції створення кластерів в Україні», кластерами стануть об'єднання підприємств однієї сфери діяльності, пов'язаних між собою постачальниками обладнання, комплектуючих, виробничих послуг, інфраструктурою і науково-дослідними центрами. Запропоновано виділити чотири типи кластерів: виробничі (об'єднання авто-, судно- і авіабудівників), інноваційно-технологічні (географічно локалізовані компанії, пов'язані виробництвом інноваційної продукції), туристичні та транспортно-логістичні.

Необхідно зазначити, що традиційний економічний та територіальний поділ країни, а також різноманітність природних, ресурсних, економічних, виробничих та інфраструктурних умов обумовлюють створення кластерів на рівні окремих регіонів. Пов'язування території кластеру з адміністративно-територіальним поділом, з одного боку відповідає умовам зацікавленості та відповідальності органів місцевої влади, а з іншого – учасники кластеру повинні виконувати вимоги влади та сплачувати податки в місцеві бюджети, що уможливорює вимірюваність діяльності кластеру даними офіційної статистики.

Враховуючи те, що транспорт будучи інфраструктурною галуззю, що забезпечує умови ефективного функціонування економіки, і водночас включає власне

інфраструктурне забезпечення, до числа об'єктивно необхідних передумов формування регіональних ТЛК належить наявність розвинутої системи транспортних мереж, а також об'єктів термінальної транспортної та логістичної інфраструктури наприклад, транспортно-логістичних центрів.

У загальному випадку найчастіше під «кластером» розуміється мережа підприємств та організацій взаємопов'язаних і підтримуючих галузей економіки, яка концентрована розташована на певній території та має на меті отримання синергетичного ефекту та підвищення конкурентоспроможності за рахунок конкурентно-кооперативної взаємодії. Стосовно кластерів, що створюються у транспортній сфері, а саме ТЛК розглядаються як група географічно локалізованих взаємозалежних компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні та доставці вантажів і пасажирів, а також організацій, що обслуговують об'єкти інфраструктури та інших організацій, взаємодоповнюючих і підсилюючих сильні сторони один одного та реалізують конкурентні переваги даної території [2, с.49].

За своєю природою ТЛК є обслуговуючим кластером, який задовольняє потреби інших учасників за допомогою надання транспортно-логістичних послуг, що забезпечують зв'язок між економічними суб'єктами за рахунок переміщення потоків у часі та просторі. З цієї точки зору ТЛК на рівні окремого регіону має дуальний характер і може розглядатися як з позиції самостійного утворення, тобто самостійної форми кластерної організації взаємодії суб'єктів транспортного ринку на інтеграційній основі, так і з позиції інфраструктурного елемента, що забезпечує транспортно-економічні зв'язки певного регіону або території.

У першому випадку завданням такого кластеру є забезпечення взаємодії елементів кластерної організації з метою підвищення конкурентоспроможності кожного учасника на основі використання переваг синергетичних властивостей. Тобто транспортно-логістичний кластер як самостійна форма утворюється з метою управління технологічними ланцюжками переміщення матеріальних потоків від постачальників сировини, виробничих компаній, що виступають в якості вантажовласників до споживачів, взаємодіючих один з одним в рамках єдиного процесу створення вартості, що сприяє розвитку та підвищенню логістичного потенціалу певної території. У цьому випадку кластер виконує наступні завдання:

➤ дозволяє формувати та розвивати базові термінально-логістичні структурні елементи за допомогою створення вантажопереробних терміналів, термінально-складських комплексів багатоцільового призначення, що надають увесь набір складських, митних та супроводжуючих послуг;

➤ підвищує конкурентоспроможність транспортних коридорів;

➤ сприяє зниженню частки логістичних (в першу чергу, транспортних) витрат у валовому внутрішньому продукті;

➤ забезпечує кооперацію й інтеграцію малих і середніх логістичних організацій - транспортних, експедиторських, що надають послуги зберігання і т.д. в загальну логістичну систему;

➤ дозволяє оперативно адаптувати внутрішні структури та зовнішні взаємозв'язки до нестабільних ринкових умов.

У другому - забезпечує протікання потокових процесів між виробниками стратегічно важливих для конкретного регіону або території товарів, їх споживачами та іншими інфраструктурними утвореннями. Будучи інфраструктурним кластером сприяє вирішенню таких завдань, як:

- забезпечення ефективної територіальної побудови транспортно-логістичного та термінально-складського комплексів кластера для обслуговування вантажопотоків;
- оптимізація процесу доставки вантажів за участю декількох видів транспорту;
- створення системи оперативної взаємодії, планування, диспетчерського регулювання в транспортних вузлах і забезпечення для вантажопотоку оптимального сервісного обслуговування;
- формування логістично-інформаційної системи, що забезпечує процес обміну інформацією між учасниками кластеру.

Найважливішою функціональною складовою ТЛК є транспортні та логістичні підприємства, а також ТЛЦ що формують його ядро. Саме ядро кластерного утворення є джерелом зростання основних конкурентних переваг регіону і найбільш інвестиційно-привабливою складовою.

До забезпечуючої підсистеми відноситься фінансово-кредитна, стержнем якої, як правило, виступає регіональний банк з розгалуженою філіальною мережею; є важливою складовою кластера, що розцінюється як його конкурентна перевага.

У забезпеченні єдності ТЛК суттєву роль відіграють органи державної влади та місцевого управління, створюючи рамкові умови взаємодії учасників цього інтеграційного утворення, формуючи міжнародний імідж і розвиваючи транспортну інфраструктуру. Крім того, заходи з боку держави стосуються стимулювання розвитку трьох чинників конкурентоспроможності кластеру - людських ресурсів, інфраструктури та науково-дослідного потенціалу, що створюють факторні умови інноваційного розвитку кластеру.

Науково-технічна та кадрова складова ТЛК забезпечує формування потенційних конкурентних переваг кластерів, адже, фірми, які входять в кластерне утворення, гостріше відчують тенденції попиту й оперативно реагують на них, пропонуючи інноваційні продукти та послуги за рахунок тісної співпраці та взаємодії. Постійна взаємодія сприяє формальному та неформальному обміну знаннями, співпраці між організаціями з взаємодоповнюючими активами та професійними навичками, що забезпечує отримання синергетичного ефекту.

Формування кластеру пов'язано з налагодженням співробітництва між учасниками, в результаті якого формуються економічні, технологічні й організаційні умови для спільної діяльності. Стосунки усередині транспортно-логістичних кластерів засновані на довірчій взаємодії з перевізниками, клієнтами, посередниками, митницею, банком і рядом інших контрагентів. Розвиток ТЛК здійснюється також на основі укладання партнерських угод між різними галузями транспорту для: надання комплексних послуг споживачам, розробки схеми взаємодії між ними; створення єдиної логістичної бази даних в цілях оптимального вибору маршрутів перевезення вантажів клієнтів й аналізу всіх наданих транспортних послуг, а також аналізу вантажопотоків, створення та розвитку єдиної транспортної інфраструктури.

Отже, ТЛК як стійке партнерство взаємопов'язаних організацій має потенціал, який перевищує суму потенціалів окремих складових. Це збільшення виникає як результат співпраці й ефективного використання можливостей партнерів на засадах тривалого поєднання кооперації та конкуренції.

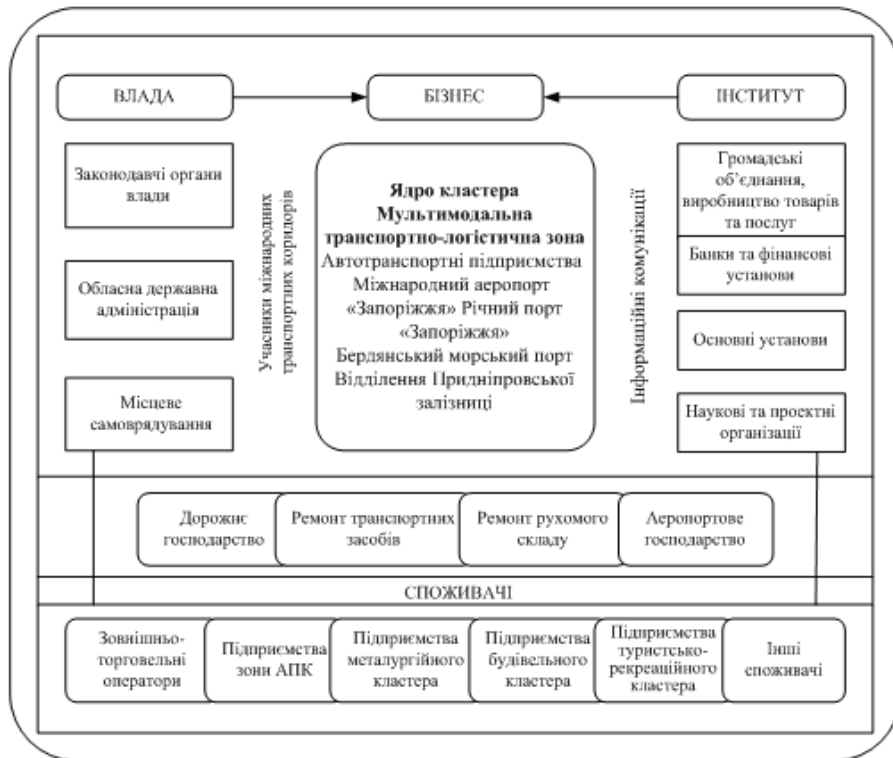
Головною конкурентною перевагою кластерної моделі, є створення у кластерах, так званої «доданої вартості», або формування нової вартості за рахунок синергетичного ефекту, тобто акумулювання та взаємопосилення того ресурсу, який

існує. У сучасній економіці основна перевага й основне джерело ефективності - це новація в будь-якій формі, що відповідає галузевій специфіці: новий метод, нова якість послуги, новий стиль, нове знання тощо. Саме «нове» є сьогодні безперечним атрибутом економічного лідерства та доказом росту і руху вперед, що забезпечує реалізацію кластерної моделі розвитку; в ТЛК формується нова якість транспортної послуги. Адже транспортно-логістичний кластер складається з підприємств, що виконують різні функції, але об'єднані одним технологічним процесом – транспортування та доставки товарів від виробників до їх споживачів, результатом якого є комплексний продукт - надійний та якісний сервіс транспортного обслуговування, створений зусиллями всіх учасників кластеру, починаючи з тих, хто займався науковими розробками та підготовкою кадрів, і закінчуючи транспортними підприємствами та логістичними посередниками.

Серед вже діючих у транспортній сфері кластерів, слід виділити, тільки два - транспортно-логістичний кластер Закарпаття і транспортно-логістичний кластер «Південні ворота України» (м. Херсон). Концепцію об'єднання інтеграційних зусиль через кластери використовують інші регіони країни, зокрема Запорізька область, як платформа, в рамках якої проводиться пошук найбільш придатних для даного регіону моделей об'єднання ресурсів. Так, у 2010 р. в області було проведено масштабне кластерне дослідження і його на основі запропоновано створити декілька регіональних кластерів, серед яких важливе місце займає ТЛК, що забезпечить реалізацію конкурентних переваг цієї території. Потенційними членами ТЛК Запорізької області з центрами в м. Запоріжжя, м. Мелітополі та в м. Бердянську можуть стати (див. рис.1): Придніпровська залізниця, міжнародні аеропорти в м. Запоріжжя та в м. Бердянську, міжміські автобусні станції, транспортні фірми «Дизель» та «Автосвіт», підприємство «Мелавтотранс», морські та річкові порти [3]. На найближчі два - три десятиліття до числа потенційних регіонів для кластерування можна віднести Одеську, Донецьку області, АР Крим тощо.

Проте у більшості регіонів країни до теперішнього часу ще не сформувалася «критична маса» необхідних передумов для вільного виникнення кластерів у транспортній сфері. За цих обставин саме держава повинна стати ініціатором створення транспортно-логістичних кластерів, розробивши державну стратегію випереджаючого розвитку [4] і прийнявши відповідну програму, стержнем якої виступають: регіоналізація, максимальне підключення підприємств окремих регіонів до потужних міжнародних транспортних коридорів [5] на макрорівні, транспортно-логістичних або логістичних центрів на мікрорівні з використанням інформаційних технологій тощо.

Основною метою стратегії є посилення конкурентоспроможності національної економіки на ринку транспортних послуг, що передбачає інтеграційне перетворення української економіки у напрямі мережевої співпраці суб'єктів у формі регіональних ТЛК. При цьому вирішуються завдання не тільки оптимізації вантажних і транспортних потоків, зниження логістичних витрат, розвантаження транспортної мережі, але й надається довгостроковий імпульс розвитку економікам регіонів, що активізує створення нових конкурентних переваг.



**Рис 1. Структура транспортно-логістичного кластера Запорозької Облaсті**

Врахування кластерно-логістичного підходу в реалізації вже затвердженої Транспортної стратегії України на період до 2020 р. має забезпечити прискорення та безперервність просування товароматеріальних потоків, формування логістичної товаропровідної мережі, розширення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків тощо. Подальший розвиток економіки на основі даного підходу передбачає створення опорної мережі ТЛЦ і кластерів в рамках формування інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. За таких умов загальні соціально-економічні результати виходять за межі розв'язання суто транспортних проблем, і стосуються вирішення проблем більшого широкотермінового плану щодо впровадження інноваційних логістичних технологій і стимулювання інноваційних процесів, що дозволить підвищити конкурентоспроможність як регіонів, так і окремих галузей економіки. Проте головним підсумковим результатом стає формування нового образу мислення та способу ведення бізнесу. Це дозволить повною мірою реалізувати потенціал використання логістики, як на мікро, так і на макрорівні, за рахунок чіткої узгодженості дій усіх сторін, що беруть участь у відтворенні ВВП.

**Висновки.** Мережевий характер розвитку сучасної економіки з підвищеною роллю транспортно-інфраструктурної складової в забезпеченні конкурентоспроможності території зумовлює необхідність кластерних форм організації бізнесу на ринку

транспортних услуг. Формування ТЛК покликане забезпечити сталий розвиток РТП, на якому гарантовано задовольняється попит на якісне та комплексне транспортне обслуговування. Проте кінцевою метою стає більша повна реалізація потенціалу кластерно-логістичних структур транспортного ринку і підвищення конкурентоспроможності всіх учасників кластера за рахунок: ефекту масштабу, спільних проєктів, доступу до специфічних матеріальних і людських ресурсів, обміну знаннями, технологіями. Головною ж перевагою використання таких підходів стає можливість досягнення значного економічного ефекту за рахунок скорочення, як мінімум, на 30-40% сукупних логістичних витрат в дистрибуції при транспортуванні, зберіганні та розподілі товароматеріальних потоків на основі оптимізації логістичних схем доставки, що впливає на ціни та конкурентоспроможність вітчизняних товарів на світових ринках.

#### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Про внутрішнє і зовнішнє становище України у 2012 році: Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради. - К.: НІСД, 2012. - 256 с.
2. Меньшенина И. Г. Кластерообразование в региональной экономике: Монография / И. Г. Меньшенина, Л. М. Капустина – Екатеринбург: Изд-во УГЭУ, 2008. – 154 с.
3. Пути кластеризации экономики с целью повышения конкурентоспособности Запорожской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ucluster.org>.
4. Гриценко С.І Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С.І. Гриценко // Маркетинг в Україні.-2007.- №2 – С. 56-60.
5. Сыч Е. Проблемы развития транспортной системы приграничного региона/ Е.Сыч, Е. Романенко // Экономика Украины.-2001 -№ 11.- С.31-35