

також перестає бути джерелом мотивації, розпилюючись по акціях і паях, а власник акцій уже не буде мати те прагнення до боротьби і взяття відповідальності на себе, яке було у його наступників у ХІХ ст. Таким чином, Й. Шумпетер дотримувався думки, що еволюція систем управління та дроблення капіталу послаблюють стимул до підприємництва, а це екстраполюється і на підприємливість.

Для подальшого розвитку підприємливості як однієї із функцій підприємництва важлива зважена політика держави, яка б була направлена на підтримку пріоритетних галузей малого, середнього та великого бізнесу на підставі програм соціально-економічного розвитку регіонів, що враховує їх потенціал і специфіку. Це дасть змогу підприємливості цивілізовано розвиватись, захистивши підприємців від кримінальних структур, від свавілля чиновників тощо.

ЛІТЕРАТУРА

1. Тюрго А. Избранные экономические произведения / А. Тюрго. – М., 1961. – 190 с.
2. Кенэ Ф. Избранные экономические произведения / Ф. Кенэ. – М., 1961. – 190 с.
3. Веблен Т. Теория праздного класса / Т. Веблен. – М. : Прогресс, 1984. – 363 с.
4. Шумпетер Й. Теория экономического развития (исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры) / Й. Шумпетер. – М. : Прогресс, 1982. – 454 с.
5. Хизрич Р. Предпринимательство, или как за-
вести собственное дело и добиться успеха. Вып. 2: Создание и развитие нового предприятия : [пер. с англ.] / Р. Хизрич, М. Питерс ; под ред. В. С. Загашвили. – М. : Прогресс, 1992. – 320 с.
6. Арсеев А. Г. Предприниматели в прошлом и сегодня: кто они? / А. Г. Арсеев. – К., 1993. – 344 с.
7. Предприниматель Украины: эскизы к социальному портрету / отв. ред. В. М. Ворона, Е. И. Суименко. – К., 1995. – 185 с.
8. Дворцова Е. Б. Формирование концепции предпринимательского отоса / Е. Б. Дворцова // Харьковские социологические чтения-95. – Х., 1995. – С. 83–86.
9. Бабич Д. В. Государственное регулирование предпринимательской деятельности / Д. В. Бабич. – Х. : Основа, 1996. – 347 с.
10. Пилипенко В. Є. Підприємництво в Україні: суб'єкти, цінності, економічна просвіта населення / В. Є. Пилипенко. – К, 1995. – 182 с.
11. Пилипенко В. Є. Соціологія підприємництва / В. Є. Пилипенко. – К., 1997. – 166 с.
12. Пилипенко В. Є. Реформи. Підприємництво. Культура / В. Є. Пилипенко. – К. : Стило, 2001. – 151 с.
13. Пачковский Ю. Ф. Соціопсихологія підприємницької діяльності і поведінки / Ю. Ф. Пачковский. – Л. : Світ, 2000. – 251 с.
14. Психологія підприємництва / Ю. Ф. Пачковский. – Л. : Афіша, 2001. – С. 137–138.
15. Емельянов Е. Н. Психология бизнеса / Е. Н. Емельянов, С. Е. Поварницына. – М. : Армада, 1998. – С. 110–111.
16. Лапуста Н. Г. Риски в предпринимательской деятельности / Н. Г. Лапуста, Л. Г. Шаршуква. – М. : ИНФРА, 1998. – 223 с.

УДК 323.326:332.025.12

КЛАСТЕРНА МОДЕЛЬ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

І. А. Брижань, кандидат економічних наук

Сучасні умови розвитку економіки характеризуються прискоренням глобалізації та загостренням конкурентної боротьби не тільки між компаніями та країнами, але і між регіо-

нами, що конкурують між собою за інвестиції, кадровий і інтелектуальний потенціал та інші ресурси. В такій ситуації слід застосовувати нові інструменти підтримки та підви-

щення конкурентоспроможності регіонів, які засновані на ефективності господарюючих суб'єктів, що діють на їх територіях, серед яких особлива увага приділяється кластерному підходу. Наразі у світі найбільш динамічний розвиток одержують ті регіони, де сформувалися кластери – комплекси підприємств (промислових компаній, дослідницьких центрів, наукових установ), органів державного управління, громадських організацій та інше на базі територіальної концентрації мереж спеціалізованих постачальників, основних виробників і споживачів, пов'язаних технологічним ланцюжком. Ці комплекси є альтернативою відомому галузевому підходу.

Темі створення та розвитку кластерів присвячені праці цілого ряду зарубіжних учених і фахівців, таких як Т. Вюртенбергер, К. Кетелс, А. Мальмберг, М. Портер, Л. Пуллол, Х. Шреплер, Ж.-Л. Поже, С. Розенфельд, Ю. Солвель. В Україні тема кластерів отримала розвиток з деяким відставанням від розвинутих країн, однак протягом останніх років складається тенденція підвищення рівня зацікавленості кластерами як інструментом розвитку регіонів і частіше з'являються аналітичні та науково-практичні праці на цю тематику. Зокрема, необхідно відзначити праці М. Войнаренко, В. Гейця, В. Соколенко, О. Амоші, С. Гриценко, Н. Внукової. Проте цілий ряд аспектів побудови кластерів в умовах ринкової трансформації економіки ще недостатньо розглянутий і потребує детального вивчення.

Метою статті є дослідження питання підвищення конкурентоспроможності Донецького регіону на основі кластерного підходу (на прикладі підприємств транспортного комплексу).

Донецька область є потужним міжрегіональним територіально-виробничим комплексом, що являє собою вагомую частину соціально-економічного потенціалу України. Вигідне географічне положення, близькість джерел сировини та ринків збуту продукції, багатогалузева промисловість, розвинена мережа транспортних комунікацій, висока щільність населення виділяють її серед інших областей країни. У глобальному рейтингу конкурентоздатності за 2009–2010 рр. Донецька область

посідає 73-тє місце між Казахстаном і Латвією, випереджаючи низку країн СНД, а саме – Вірменію, Таджикистан і Киргизію, з країн ЄС – Болгарію, Грецію та Латвію. Маючи валовий регіональний продукт 26 тис. грн на душу населення і реалізуючи більш ніж 18 % загальноукраїнської промислової продукції, Донецька область має конкурентні переваги перед більшістю регіонів України у значній частині показників. Водночас є сфери, де існує значний потенціал для підвищення конкурентоспроможності області. Так, Донецький регіон посідає тільки п'яте місце по Україні у категорії «інфраструктура», цей показник відповідає 76-му місцю у глобальному рейтингу. Високорозвинена інфраструктура має велике значення для ефективного функціонування економіки, оскільки вона є важливим чинником, що визначає місце розташування економічної діяльності, а також види діяльності або сектори, які можуть набути високого рівня розвитку в економіці. А Донецька область за більшістю показників, що визначають якість інфраструктури, має конкурентні недоліки. Наприклад, за показником «якість доріг» область посідає 103-тє місце у глобальному рейтингу конкурентоспроможності, а за «якістю портової інфраструктури» – 119. Тільки за показником «якість залізничної інфраструктури» регіон має конкурентні переваги. Для виправлення цієї ситуації потрібна розробка та реалізація взаємопов'язаної та скоординованої системи заходів щодо виведення на новий рівень розвитку всіх видів транспорту, щодо забезпечення нормальних умов функціонування ринку транспортних послуг, модернізації виробничо-технічної бази транспорту та об'єктів інфраструктури на основі активізації інвестиційної діяльності та проведення ефективної інноваційної політики. Розробка такої програми та вирішення проблем, які стримують розвиток транспортної сфери Донецької області, потребує використання міжнародного досвіду, що накопичений розвинутими країнами в цьому напрямку.

Для вирішення завдань щодо оптимізації доставки вантажів, використання комбінованих транспортних засобів, підвищення якос-

ті транспортних послуг, їх комплексності, а також зниження витрат на перевезення європейські країни використовують транспортно-логістичні центри (ТЛЦ). Наприклад, у Німеччині перший транспортно-логістичний кластер був створений у Бремені 1985 р. [1]. Почалося все з федеральної програми, яку розробило Міністерство транспорту Німеччини. На основі аналізу вантажопотоків були обрані вузли транспортної мережі для найбільш раціонального розміщення розподільчих центрів. Після цього за сприянням влади федеральних земель і окремих міст почалося проектування та спорудження конкретних об'єктів. Зараз у Німеччині вже більше 35 таких центрів, а загальна кількість зайнятих там перевищує 45 тис. осіб.

Ученими Національної академії наук України проводився комплексний аналіз транспортних вузлів і оцінка пріоритетності розвитку транспортно-логістичних центрів України за

допомогою бального аналізу. Лідером є Київський регіон, на базі якого необхідно створити експериментальний ТЛЦ з центром у м. Київ. До другої групи регіонів з високими бальними оцінками були віднесені Одеська, Дніпропетровська, Донецька області та АР Крим [2]. Тому доцільно проаналізувати наявність стартових передумов для формування транспортно-логістичного кластера на території Донецької області.

Згідно з теорією М. Портера, кластер пов'язаний з детермінантами конкурентної переваги, які є частинами ромба конкурентоспроможності [3]. Ромб конкурентоспроможності дозволяє визначити зони потенційних конкурентних переваг, а також детермінанти, які не сприяють конкурентоспроможності кластеру. На рис. наведені результати експрес-оцінки конкурентоздатності транспортно-логістичного кластера Донецької області на основі моделі «ромб» М. Портера.



Рис. Експрес-оцінка конкурентоздатності транспортного кластера Донецької області

Охарактеризуємо ці детермінанти більш докладно. Перш за все необхідно проаналізувати фактори виробництва. Дана складова являє собою найбільш важливу детермінанту конкурентної переваги кластера, адже вона включає працю, природно-сировинні ресурси, науково-технічну базу, капітал, інфраструктуру, інновації.

Донецька область володіє потужним транспортним потенціалом, що представлений розвиненими мережами залізниць, протяжною мережею автомобільних доріг, морським портом і аеропортом. Розташування області на перетині основних транспортних і транзитних коридорів, у смугі руху основних вантажопотоків визначає роль регіону як транзитного центру. На транспортний комплекс Донецької області припадає майже сьома частина вантажних перевезень України (табл.). Найбільше значення має автомобільний і залізничний транспорт. Так, у Донецькій області знахо-

дяться залізні дороги, що належать до державної адміністрації «Укрзалізниця» і відносяться до Донецької залізниці, яка обслуговує східну частину України – 2,5 тис. підприємств і організацій Донецької і Луганської, а також частково Запорізької, Харківської та Дніпропетровської областей, об'єднуючи, таким чином, в єдиний транспортний конвеєр Донбас з Наддніпрянщиною, центральні райони Російської Федерації та України з Поволжям і Кавказом. На півдні Донецька залізниця має вихід до Азовського моря через Маріупольський морський торговий порт [4]. Щільність залізничної мережі в області становить 61 км на 1000 км² території – це найбільший показник по Україні (у середньому по Україні – 36 км). Протяжність Донецької залізниці становить 13 % загальної довжини залізничної мережі України, на її частку припадає 47 % навантаження і 36 % вивантаження від усіх залізниць України, 22 % – відправки вантажів [5].

Таблиця

Обсяги відправлення вантажів, млн т

Показник	Рік			
	2007	2008	2009	2010
Усього по Україні	902,7	891,8	695,7	755,3
• у тому числі залізним транспортом	512,5	498,8	391,2	432,5
• автомобільним транспортом	169,7	186,6	140	158,2
Усього по Донецькій області	167,1	159,6	117	133,8
• у тому числі залізним транспортом	117,9	111,2	87,6	95,2
• автомобільним транспортом	49,1	48,1	29,2	38,4

Магістраль є вантажно-розвантажувальною – відправлення вантажів перевищує його прибуття. Донецька залізниця – основний транспорт, що обслуговує велику кількість різних промислових об'єктів: вугільні шахти, металургійні, коксохімічні, трубні та машинобудівні заводи, підприємства хімічної, легкої, харчової та інших галузей промисловості. У межах Донецької залізниці розташовано 100 вугленавантажувальних станцій і найбільші на Україну сортувальні станції, на яких формуються вугільні маршрути та інші поїзди, у тому числі станція Ясинувата (найбільша в СНД). Високий рівень промислового розвитку

області визначає високий рівень завантаженості дороги, який у 5–6 разів вищий за середній в Україні.

З перевезення вантажів автомобільним транспортом область посідає друге місце в Україні. Доля перевезень вантажів автомобільним транспортом становить 24 % від загальноукраїнського. Щільність автомобільних доріг з твердим покриттям становить у середньому по області 302,3 км на 1000 км² території (в середньому по Україні – 274,3 км). До системи транспортних коридорів Донецької області відносяться магістралі «ЧЕС» і «Європа – Азія» [6]. Також через Донецький регіон

проходять три дороги європейського значення, які є частиною Єдиної транспортної системи. Автомобільними вантажоперевезеннями в області займаються 1264 суб'єкти підприємницької діяльності приватної форми власності, з яких 75 % мають менше десяти транспортних засобів, 22,7 % мають від десяти до двадцяти одиниць техніки.

У тісній взаємодії із залізничним транспортом у Донецькому регіоні працюють *морський* (Азовське море) і *річковий* (р. Дніпро) транспорт. Однак через порівняно невелику глибину Азовського моря значення державного підприємства «Маріупольський морський торговельний порт» у вантажоперевезеннях невелике. Головні види вантажів, що відправляються через порт із залізниці – кам'яне вугілля і чорні метали. Частка експортних поставок становить більше 75 %. У стратегії розвитку транспортної інфраструктури регіону передбачено проведення реконструкції діючих причалів і будівництво нових, а також будівництво спеціалізованих і універсальних комплексів, що дозволить значно підвищити потенціал морського транспорту. Авіаційний транспорт практично не використовується для вантажних перевезень через непридатність для цього злітно-посадкової смуги.

Необхідно відзначити такі дестимулюючі фактори області не здійснюється безперервне відновлення транспортної інфраструктури, не оптимізуються ресурси, що не забезпечує заданий рівень якості транспортних послуг у регіоні.

Аналіз наступної детермінанти – *стратегія, структура та конкуренція* – показує, що в Донецькій області спостерігається низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури і це призводить до нерационального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту, також спостерігається високий рівень тіньової економіки. На жаль, ці фактори дестимулюють створення транспортно-логістичного кластера на території регіону.

Аналіз суміжних та підтримуючих галузей засвідчує, що одним із стримуючих факторів розвитку, як транспортного ринку, так і економіки регіону в цілому є нестача складських

комплексів, що відповідають сучасним вимогам, і слабкий розвиток ринку логістичних послуг. Сьогодні в транспортній системі Донецької області відсутні великі мультимодальні термінали загального користування, які забезпечували б ефективну взаємодію різних видів транспорту.

Попит на продукцію. Донецька область є потужним територіально-виробничим комплексом, який розташований поруч із промислово розвиненими районами країни. Перевагами регіону є не тільки його вигідне географічне розташування (завдяки якому в регіоні представлені всі види транспорту), а й те, що внаслідок високого рівня розвитку промисловості в області присутні великі вантажовласники. Більшість галузей мають міжрегіональне та міжнародне значення – вугільна, чорна металургія, машинобудування та хімічна. До того ж, Донецька область є однією з найбільших за кількістю населення – 4,4 млн осіб (9,6 % населення України), і це визначає велику кількість споживачів різних товарів, які необхідно транспортувати на територію області. Це дозволяє зробити висновок про наявність достатньо великого попиту на транспортні послуги як на території області, так і за її межами.

Таким чином, на основі проведеної оцінки, в цілому можна зробити висновок, що транспортно-логістичний кластер є конкурентоспроможним, оскільки має ряд сприятливих факторів, таких як наявність інфраструктури, суміжних галузей і достатньо великий рівень попиту на транспортні послуги. Крім того, кластер має сприятливе географічне розташування і володіє вигідною прикордонною перевагою, яка буде здійснювати позитивний вплив на його розвиток. Водночас існує безліч бар'єрів, які обмежують розвиток кластера, таких як проблема тарифів, комунікацій між учасниками, низький рівень розвитку консалтингу і логістики, тіньова економіка, бюрократизація процесу, брак кваліфікованих кадрів і ряд інших специфічних галузевих проблем, які мають сильний негативний вплив на розвиток кластера. Всі ці дестимулюючі фактори можуть бути перетворені в конкурентні переваги завдяки спільній співпраці різних грав-

ців цього ринку, що може бути організована в рамках транспортно-логістичного кластера.

Через те, що в Донецькій області, як і в Україні в цілому рівень розвитку, як логістичної інфраструктури, так і логістичних посередників ще досить низький, ініціювати створення подібних кластерів у першу чергу повинна адміністрація регіону. Саме регіональна влада має бути найбільше зацікавленою в розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, тому що тільки в цьому випадку можлива структурна перебудова каналів руху товарів і забезпечення конкурентних переваг регіону.

Основні напрями сприяння розвитку кластерів з боку влади:

- сприяння інституційному розвитку кластерів, що включає ініціювання та підтримку створення кластера, а також діяльності зі стратегічного планування розвитку кластера та встановлення ефективної інформаційної взаємодії між учасниками кластера.
- сприяння реалізації проектів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності учасників кластера.

Активна кластерна політика органів державної влади на рівні регіону дозволить розвинути взаємовигідну співпрацю між владою, бізнесом, науковими організаціями, навчальними закладами та громадськістю для розвитку економіки території.

Отже, в Донецькій області склалися необхідні передумови для формування регіонального транспортно-логістичного кластера. Результати створення такого кластера в Донецькій області можуть мати не лише економічні, а й соціальні наслідки, при цьому виходити

за рамки вирішення суто транспортних проблем, торкаючись питань значно більш широкого спектра. Кластерна модель розвитку регіонів є одним з кращих варіантів підвищення конкурентоспроможності України на світовому ринку і дозволить вивести різні галузі (в тому числі і транспортну) на нові рівні, отримати масштабний мультиплікативний ефект. Головне, на що націлені кластери, – це можливість для бізнесу і для регіону розвиватися не за інерцією.

ЛІТЕРАТУРА

1. Смирнов І. Г. Україна в системі Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції / І. Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2009. – № 1 (42). – С. 16–30.
2. Дашенко Н. М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі / Н. М. Дашенко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2009. – № 6. – С. 85–93.
3. Портер М. Конкуренция: учебное пособие / М. Портер. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 258 с.
4. Донецька залізниця : матеріал з Вікіпедії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uk.wikipedia.org>. – Заголовок з титулу екрана.
5. Інформація Головного управління статистики у Донецькій області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.donetskstat.gov.ua>. – Заголовок з титулу екрана.
6. Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні : Постанова КМУ № 346 від 20.03.1998 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>. – Заголовок з титулу екрана.