

3. Biblioteka ekonomista onlajn, gl.4 – Anty`kry`zove upravlinnya. Metodologichni zasady` diagnosty`ky` kry`zovogo stanu ta zagrozy` bankrutstva pidpry`yemstv, 2005 –2014 r.r. [Elektronny`j resurs] – Rezhy`m dostupu: [http:// library.if.ua/book/6/687.html](http://library.if.ua/book/6/687.html).

*Рецензент:* Захарченко В.І., д.е.н., професор кафедри менеджменту ОНПУ.

1.11.2014

УДК 65.012.34:656

*Артамонова Наталія, Чернат Артур*

### **ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА КЛАСТЕРИЗАЦІЯ ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ**

В статті обґрунтовано необхідність створення транспортно-логістичного кластеру (ТЛК) як визначного фактору забезпечення зростання економічного потенціалу регіонів України. Представлено аналіз наукових досліджень проблеми кластеризації у працях вітчизняних та зарубіжних фахівців. Приведено рейтинг ефективності логістики за показником LPI (Logistics Performance Index), що періодично визначається фахівцями Всесвітнього банку. Визначено принципи та етапи створення ТЛК, модель оптимізації логістичного потенціалу. Представлена оцінка перспектив створення регіональних ТЛК в Україні, також, запропоновано впровадження ТЛК “Транзит” в Одеському регіоні з урахуванням стримаючих та сприятливих факторів і перспектив забезпечення ефективності транспортних перевезень.

*Ключові слова:* логістична інфраструктура, транспортно-логістичний кластер, рейтинг логістичної ефективності, логістичний потенціал, синергетичний ефект, модель оптимізації, інноваційна активність.

*Артамонова Наталия, Чернат Артур*

## **ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КЛАСТЕРИЗАЦИЯ КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ УКРАИНЫ**

В статье обоснована необходимость создания транспортно-логистического кластера (ТЛК) как существенного фактора обеспечения роста экономического потенциала регионов Украины. Представлен анализ научных исследований проблем кластеризации в работах отечественных и зарубежных специалистов. Приведен рейтинг эффективности логистики по показателю LPI (Logistics Performance Index), который периодически определяется специалистами Всемирного банка. Определены основные принципы и этапы создания ТЛК, модель оптимизации логистического потенциала. Представлена оценка перспектив создания региональных ТЛК в Украине, также предложен вариант внедрения ТЛК в Одесском регионе с учетом факторов и перспектив обеспечения эффективности транспортных перевозок.

**Ключевые слова:** логистическая инфраструктура, транспортно-логистический кластер, рейтинг логистической эффективности, логистический потенциал, синергетический эффект, модель оптимизации, инновационная активность.

*Artamonova Nataliya, Chernat Artur*

## **TRANSPORT-LOGISTIC CLUSTERIZATION AS FACTOR PROVIDING OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF REGIONS OF UKRAINE**

In the article the necessity of creation of transport-logistic cluster (TLC) is reasonable as a substantial factor of providing of height of economic potential of regions of Ukraine. The analysis of scientific researches of problems of clusterization is presented in works of home and foreign specialists. Rating over of efficiency of logistic is brought on the index of LPI (Logistics Performance Index), that is periodically determined by the specialists of the World bank. Basic principles and stages of creation of TLC, model of optimization of logistic potential are certain. The estimation of prospects of creation of regional TLC is presented in Ukraine,

also the variant of introduction of TLC offers in the Odessa region taking into account factors and prospects of providing of efficiency of transport transportations.

**Keywords:** logistic infrastructure, transport-logistic cluster, rating of logistic efficiency, logistic potential, synergetics effect, model of optimization, innovative activity.

**Постановка проблеми.** Можливість економічного зростання потенціалу регіонів та країни в сучасних геополітичних та геоekonomічних обставинах, певною мірою, має забезпечити кластерна стратегія розвитку економіки з реалізацією обумовлених інноваційних пріоритетів та їх логістичної складової. Поряд з промисловістю та сільським господарством, суттєве значення має впровадження концепції кластеризації у сферу надання послуг, зокрема у сферу забезпечення транспортних перевезень.

Транспортна система одна з перших сприймає зміни в економіці країни і обсяг транспортних послуг, багато в чому, залежить від її стану. Однак, сама транспортна система стимулює підвищення рівня економічної активності, розширюючи масштаби виробництва та пов'язуючи виробників і споживачів. Для сучасних транспортних підприємств основною метою діяльності є якісне обслуговування постачальників та споживачів транспортного продукту у формі надання послуг з перевезення, зберігання, ресурсного постачання, обслуговування, організації перевезень, координування, контролю тощо. Потреба в урахуванні інтересів споживачів транспортних послуг, з одного боку, і прагнення підвищити конкурентоспроможність транспортно-логістичних комплексів, з іншого, вимагають застосування логістичних підходів у транспортній системі.

**Метою** данного дослідження є створення ефективної моделі взаємодії суб'єктів транспортно-логістичної інфраструктури на базі концепції кластеризації в Одеському регіоні.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Питання формування та розвитку промислових кластерів знайшло широке відображення у сучасній науковій літературі, саме у тому сенсі, що вони створюють умови для розвитку інноваційної економіки. Однак, проблеми формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК), як кластерів послуг, не мають достатнього висвітлення в сучасних наукових дослідженнях, хоча потреба у формуванні

подібних кластерних утворень, досвід їх функціонування може стати суттєвою науково-методичною базою для впровадження кластеризації у регіонах України, зокрема у Одеському регіоні, що має значний транспортний потенціал.

Спроба визначення поняття ТЛК запропонована вітчизняними авторами: Пятаєвим М.В, Смірновим І.Г., Капустіною Л.М, Меншеніною І.Г та іншими науковцями. Однак, системний підхід до процесу створення та функціонування ТЛК з урахуванням сучасної інфраструктури регіонів, галузевих ознак, ринкових особливостей, соціальних потреб та інтеграційних перспектив не є визначеними.

М. Портер - засновник теорії кластерів - вважав, що "...підприємства окремих галузей мають властивість концентруватися у певних регіонах країни. При цьому, найбільш конкурентоспроможні підприємства активно впливають на суб'єктів ринку, з якими вони взаємодіють: постачальників, споживачів і конкурентів, підвищуючи їх конкурентоспроможність. У свою чергу, підвищення конкурентоспроможності цих підприємств сприятливо впливає на діяльність підприємства-лідера. У результаті такої активної взаємодії виникає синергетичний ефект" [1].

У 2007 р. Світовим банком, спільно з університетом м. Турку (Фінляндія), вперше була розроблена методика оцінки рівня розвитку логістики в різних країнах. З того часу, дослідження проводяться раз на два роки і, на сьогоднішній день, індекс LPI опублікован за підсумками 2007, 2010 і 2012 рр. Слідуючий буде вже за підсумками 2014 року. [2,5].

Разом з тим, у рейтингу Світового банку за показником ефективності логістики (Logistics Performance Index - LPI) у 2007 р. Україна посіла лише 73-є місце серед 150 країн.

У рейтингу логістичної ефективності Всесвітнього банку (Logistics Performance Index 2012) Україна посіла 66 місце, набравши 2,85 бала (табл.1). З пострадянських країн, Україну обійшли тільки Литва (58 місце) і Естонія (65 місце), Латвія зайняла в рейтингу 76 місце. Тобто, логістичний рейтинг публікується утретє (перший - в 2007 році, другий - в 2010 році). Він складається за результатами опитуваннями представників логістичного бізнесу: кожен оцінює інфраструктуру восьми країн, з якими працює найчастіше. Показників шість: митні процедури, транспортна інфраструктура, логістичні

послуги (митні брокери, транспортні оператори), можливість простежити пересування вантажів, своєчасність доставки і складнощі в організації міжнародних перевезень.

До 2015 року Україна має намір, незважаючи на несприятливі умови політичної та економічної нестабільності, піднятися у світовому рейтингу логістичної ефективності і увійти до числа 50 кращих країн за цим показником [6].

Таблиця 1

Країни СНД та Балтії за індексом ефективності логістики ( LPI ) [4,5]

Країна	Інтегральний показник LPI (місце країни)		
	2007	2010	2012
Литва	2,78 (58)	3,13 (45)	2,95 (58)
Естонія	2,95 (47)	3,16 (43)	2,86 (65)
Україна	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)
Латвія	3,02 (42)	3,25 (37)	2,78 (76)
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)
Білорусь	2,53 (74)	-	2,61 (91)
Росія	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)

В якості одного із шляхів вирішення існуючих логістичних проблем в Україні, пропонується використання кластерного підходу. Формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) може стати ефективним інструментом підвищення конкурентоспроможності національної економіки за рахунок мінімізації витрат у сфері логістики.

#### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

В Україні вже здійснюються організаційні заходи для формування транспортно-логістичних кластерів. Наприклад, у Херсонській області перспективним було визнано створення першого в Україні транспортно-логістичного кластеру, який повинен об'єднати 106 підприємств та організацій, серед яких 3 морських торговельних порти, 7 річкових портів, 5 судноплавних компаній, судноремонтні верфі, підприємства залізничного та автомобільного транспорту, аеропорт, авіапідприємства. Основним завданням кластеру, що сьогодні перебуває на стадії формування, передбачається забезпечення процесу удосконалення транспортної

системи регіону, налагодження взаємодії підприємств транспортної галузі, реструктуризація транспортних структур.

До загальних проблем створення в Україні кластерів різних типів слід віднести:

- недостатню сприйнятливість більшістю українських підприємств інновацій;
- брак кваліфікованих кадрів; низька якість транспортної та інженерної інфраструктур;
- відсутність необхідного інформаційного забезпечення процесу кластеризації;
- недостатню зацікавленість суб'єктів малого та середнього бізнесу в об'єднанні у великі виробничі системи;
- відсутність інвесторів у зв'язку з низькою інвестиційною привабливістю регіонів;
- обмежений доступ до зарубіжних ринків.

Формування транспортно-логістичного кластеру здійснюється в декілька етапів:

- 1) виникнення ідеї та обґрунтування необхідності його створення;
- 2) визначення регіону (території) для створення кластеру на основі оцінки його конкурентного потенціалу в логістичній сфері;
- 3) розробка організаційної структури кластеру;
- 4) формування системи управління ним;
- 5) оцінка ефективності функціонування кластеру.

Розглянемо ці етапи окремо, щоб детальніше з'ясувати сутність кожного з них.

На першому етапі необхідно визначити мету створення, завдання та масштаби діяльності транспортно-логістичного кластеру.

Метою створення транспортно-логістичного кластеру може бути:

- підвищення конкурентоспроможності транспортно-логістичної галузі шляхом розвитку інноваційного потенціалу;
- підвищення зайнятості населення за рахунок збільшення кількості робочих місць;
- поліпшення інвестиційної привабливості транспортно-логістичної галузі;
- збільшення вкладу від транспортно-логістичних послуг у валовий регіональний продукт;

- підвищення ефективності системи управління транспортно-логістичною діяльністю.

Першочерговими завданнями транспортно-логістичного кластера мають бути:

1) розвиток і модернізація інфраструктури (автомобільних і залізниць, річкових, морських і авіапортів, об'єктів придорожного сервісу - пунктів харчування, торгівлі, готелів, автостоянок, об'єктів реклами, складів і розподільних центрів);

2) створення сучасних логістичних терміналів;

3) вдосконалення механізму будівництва, ремонту та обслуговування доріг, їх раціональне використання;

4) географічне розширення масштабу перевезень;

5) стимулювання інноваційної діяльності та впровадження нових технологій в логістичну галузь.

Масштаби діяльності транспортно-логістичного кластеру можуть охоплювати місто, район, область чи країну.

Другий етап передбачає проведення досліджень для визначення конкурентного потенціалу регіону у логістичній сфері. Для цього здійснюють кількісний аналіз конкурентної стійкості (тобто встановлюють ринкову позицію галузі регіону ) і якісний аналіз наявності та складу ресурсної бази, необхідної для забезпечення конкурентоспроможності підприємств регіону в логістичній галузі, тобто умов конкурентної стійкості.

Кількісний аналіз конкурентної стійкості полягає у визначенні показників, що відображають конкурентну стійкість логістичної галузі в регіоні і потенціал його кластеризації, а саме: коефіцієнта локалізації, коефіцієнта виробництва логістичних послуг на душу населення і коефіцієнта з спеціалізації регіону. Якщо зазначені показники більше або дорівнюють одиниці, то логістична галузь визначається як галузь ринкової спеціалізації, де вже існує кластер або його створення можливо.

Якісний аналіз умов конкурентної стійкості передбачає визначення наявності та складу ресурсної бази, необхідної для забезпечення конкурентоспроможності регіону у сфері логістики. Ці результати формуються на основі аналізу комплексу умов: факторів виробництва (наявність і доступність природних, трудових, фінансових, матеріальних ресурсів), попиту на логістичні послуги на внутрішньому ринку,

конкурентоспроможності галузей - постачальників або інших супутніх галузей в даному регіоні та факторів, що мотивують впровадження ефективних стратегій організації та управління підприємствами і стратегій забезпечення конкурентноздатності на внутрішньому ринку.

Третій етап включає: визначення ядра кластеру та складу його учасників; принципів функціонування; затвердження документів, що стосуються його діяльності. Ядро кластеру складають транспортні та логістичні компанії (організації), що надають різні послуги в транспортній, складській та інших видах логістики, тобто здійснюють зберігання і транспортування вантажів, їх сортування, пакування і перепакуння, доставку товарів у роздрібні мережі, митне оформлення товарів тощо. Такі компанії часто називають логістичними операторами, провайдерами або інтеграторами .

Залежно від ступеню інтегрованості з бізнесом замовника, кількості реалізованих логістичних функцій, а також, рівня доступу до міжнародних та регіональних ринків збуту, провайдерів транспортно-логістичних послуг ділять на такі групи:

- 1PL-провайдери (First Party Logistics Providers) – пропонують операції зі зберігання товарів, транспортування, документального супроводу і митного оформлення вантажів;

- 2PL-провайдери (Second Party Logistics Providers) - пропонують аутсорсинг окремих завдань, працюють на ринку класичних логістичних послуг (транспортні компанії, експедитори, склади загального користування, вантажні термінали, митні брокери, агенти, стивідорні і страхові компанії, фірми з надання інформаційно-консалтингових послуг у сфері логістики);

- 3PL-провайдери і (Third Party Logistics Providers) - пропонують комплексний логістичний сервіс, тобто беруть під свій контроль декілька або всі логістичні функції, можуть використовувати субпідрядників; послуги надають окремо або комплексно;

- 4PL- провайдери (Fourth Party Logistics Providers) - це логістичні інтегратори повного циклу, тобто компанії, які застосовують системний підхід до управління всіма логістичними бізнес-процесами замовника і координують дії компанії та її ключових контрагентів в ланцюгах поставок, з урахуванням довгострокових стратегічних цілей;

- 5PL-провайдери (Fifth Party Logistics Providers) – вирішують



завдання, що пов'язані із управлінням усіма компонентами ланцюга постачань за допомогою електронних засобів інформації.

У відповідності зі структурою транспортно-логістичної галузі України, для утворення ядра кластера доцільніше брати 2PL-провайдерів.

До складу транспортно-логістичного кластера, також можуть входити кредитні організації, банки, аудиторські фірми, урядові організації, освітні установи та наукові центри, професійні некомерційні організації в сфері логістики, організації, що надають послуги з сертифікації системи менеджменту та ін.

На четвертому етапі здійснюється розробка стратегії функціонування кластеру, визначаються джерела та обсяги фінансових ресурсів, а також, можливі джерела державної та регіональної підтримки.

На останньому, п'ятому етапі створення транспортно-логістичного кластеру проводиться оцінка ефективності його функціонування. Ефективне функціонування кластерів є важливим кроком в обґрунтуванні економічної доцільності функціонування суб'єктів, передумовою формування національних і міжнародних кластерних систем. Надати об'єктивну оцінку ефективності можна за умови комплексного використання сукупності взаємозалежних і узгоджених критеріїв, а саме:

- економічних (економічні індикатори - продуктивність праці, фондівіддача, матеріаломісткість, ефективність використання всієї сукупності виробничих витрат, інтегральний показник економічної ефективності діяльності кластеру);

- соціальних (показники зростання кількості зайнятих, збільшення заробітної плати, підвищення рівня освіти та кваліфікації працівників тощо);

- екологічних (показники зниження викидів шкідливих речовин, обсягів використання чистої води, збереження якості водних ресурсів, захисту морів і берегових смуг, збереження екосистем та біологічного різноманіття, показники зниження величини еколого-економічних збитків та ін.).

Тобто, при оцінці ефективності функціонування кластеру можуть використовуватися показники:

- якісні та кількісні (визначення критеріїв оцінки та показників

ефективності виробничих процесів і всього суспільного виробництва);

- екстенсивні (зростання чисельності працівників, продовження робочого дня, кількісне розширення застарілої техніки);

- інтенсивні (зростання продуктивності праці, наукова організація виробництва і праці, науково-технічний прогрес, підвищення якості продукції, режим економії);

- специфічні (параметри, що обґрунтовані регіональним розміщенням, галузевою специфікою та організаційною будовою кластеру).

Економічна сутність ефективності кластеру полягає в тому, щоб при комплексному підході на кожен одиницю витрат було більш істотне підвищення прибутку, ніж при функціонуванні кожного підприємства окремо. Тобто, ефективність кластерної взаємодії можна встановити за допомогою синергетичного ефекту від з'єднання  $N$  суб'єктів господарської діяльності (СГД) у кластер:

$$EC = PBK - (PB1 + PB2 + \dots + PBN), \quad (1)$$

де  $EC$  – ефект синергізму від об'єднання СГД у кластер;

$PBK$  – ринкова вартість активів створеного кластеру;

$PB1, PB2, PBN$  – ринкова вартість активів окремих СГД, до

вступу у кластер.

Транспортно-логістичний кластер передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільних логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатних надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат.

Досягнення оптимального логістичного потенціалу є можливим в результаті синтезу його складових частин - ресурсів, здібностей і умов функціонування транспортно-логістичних кластерів. Оптимальність логістичного потенціалу передбачає відповідність його цілям та розробки стратегії випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів.

Основним критерієм оптимізації для загальної моделі складових логістичного потенціалу є мінімум загальних логістичних витрат. Оптимізація цільової функції  $S(t)$  за рахунок мінімізації загальних логістичних витрат по мережі транспортно-логістичних

ланцюгів, передбачає визначення необхідних ресурсів для забезпечення заданого рівня логістичного сервісу в регіональних та міжрегіональних умовах функціонування транспортно-логістичних кластерів. Тоді:

$$\frac{ACR}{\text{LJ}} = \frac{a \cdot m + c \cdot r}{g} \quad (2)$$

де ЗЛВ - загальні логістичні витрати, що припадають на здійснення  $a$ -х здібностей економічних суб'єктів, забезпечення  $c$ -х умов функціонування ТЛК, використання  $r$ -х ресурсів.

В Україні необхідно виділити кластерні центри, які стануть основою розвитку певних сфер економіки країни. Найбільш перспективні з них - Київ, Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Запоріжжя, Львів.

Найбільш ефективним з можливих варіантів розвитку транспортно-логістичних кластерів є формування регіональної логістичної системи, інтегрованої в національну мезологістичну, макрологістичну або транснаціональну логістичну систему, що діє в рамках: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільних логістичних центрів, магістральних, регіональних, локальних шляхів сполучення.

Ефективна координація і управління вантажопотоками всередині кожного регіону неможлива без урахування особливостей їхнього функціонування. Так як національна логістична система не в змозі повною мірою враховувати особливості кожного регіону, то необхідно шукати способи поліпшення логістичного управління в окремих регіонах. З цією метою пропонується формування регіональних логістичних транспортно-розподільних систем (РЛТРС), як проміжного етапу створення транспортно-логістичних кластерів, та їх інтеграцію у національну логістичну систему вантажо- і товароруку. Створення подібного роду систем дозволить, найбільш повною мірою, задовільнити потреби місцевих споживачів транспортно-логістичному сервісу і вивести їх на європейський рівень розвитку, з урахуванням особливостей економіки кожного регіону.

Запуск кластерної моделі розвитку України дозволить отримувати мультиплікативний ефект в динаміці за рахунок включення у сферу виробництва і надання послуг більшого числа суміжних галузей, залучених

до кластерного утворення. Мультиплікатор визначається відношенням частки прираченного рівноважного ВВП, безпосередньо в кластерних утвореннях, до величини обсягу інвестицій, що забезпечив цей приріст.

Створення транспортно-логістичних комплексів - кластерів, здатних сконцентрувати навколо себе значні фінансові, технологічні, інноваційні та трудові ресурси, що дозволяють забезпечити економічне зростання і підвищення конкурентоспроможності галузей транспортно-логістичного сервісу – відносять до сучасних інноваційних підходів щодо розвитку логістики в цілому. Тобто, ТЛК є інноваційно-спрямованою, територіально локалізованою структурою, що інтегрована з елементами мережевої організації та включає різні сфери транспортно-логістичного сервісу (ТЛС), які входять у технологічний ланцюжок створення доданої вартості. За структурою, він відрізняється від традиційних вертикально інтегрованих структур за ознаками територіального розміщення, конкуренції, економічних та соціальних чинників.

Переваги кластерної форми перед традиційним сприйняттям організації, полягає в наявності не лише формальних, але й здебільшого, неформальних взаємовідносин між підприємствами, що входять в кластер, що створює позитивний ефект, який впливає на усі підприємства. Окрім підприємств, до кластеру можуть входити установи освітнього, медичного, туристичного, готельного спрямувань. Це створить додаткові взаємовигідні відносини між підприємствами і населенням.

Формування ТЛК в регіоні достатньо складний процес уповільненого створення, бажані результати якого досягаються лише через декілька років. Проте, як вже визначалося, подібні об'єднання чинять позитивний вплив не тільки на окремі підприємства в структурі кластеру, але і на економіку регіону в цілому, оскільки відбувається взаємодія трьох секторів: бізнесу, інституцій і влади (місцеві органи влади, податкові адміністрації, регуляторні структури).

Впровадження такої сучасної, інноваційної форми організації діяльності підприємств, як регіональний транспортно-логістичний кластер, в Україні та Одеській області здійснюється дуже повільно та без державної підтримки. Проте, маючи значний логістичний потенціал, вважається доцільним створення ТЛК в Одеській області. Одеська область нараховує понад 200 транспортних підприємств.

Основною метою створення ТЛК в Одеській області - є вирішення актуальних питань соціально-економічного розвитку району, стабілізації та збереження динаміки економічного розвитку району, що має забезпечити підвищення рівня життя мешканців району.

Представимо основних учасників проектної моделі ТЛК в Одеській області (табл. 2).

Таблиця 2

Учасники ТЛК в Одеській області

Учасники кластеру	Місце знаходження	Вид діяльності
Управляючий центр кластеру		
ТОВ «Транзит-РТ»	м.Одеса	Транспортування вантажів по Одеській області та Україні.
ЧП «Картес»	Бурлача балка (рипорт)	Транспортування вантажів по Одесі та Одеській області.
Підприємства, що надають послуги		
ТОВ «АвтоДом»	м.Котовск	Технічне обслуговування рухомого складу
ПП «Альфа-БС»	м.Одеса	Запчастини для рухомого складу
ВАТ «Лукойл»	м.Одеса СМТ Любашівка м.Краснознам'янка м.Саврань СМТ Маяки СМТ Хлібодарське м.Котовск м.Балта	Автомобільна заправна станція (АЗС)
Страхова група ТАС	м.Одеса	Страхування діяльності

Таким чином, існує 6 учасників кластеру, до якого входять: управляючий центр кластеру та підприємства, що надають послуги. Всі учасники кластеру мають вдале територіальне розташування, що, з точки зору оптимізації витрат, є вигідним для даного новоутворення.

Одеська область та місто Одеса багаті на транспортно-експедиторські підприємства, тому кількість потенційних учасників у сформованому кластері може збільшуватися.

Основні умови щодо вступу учасників у ТЛК «Транзит» наступні:

- наявність фінансової стійкості підприємства;

- позитивні рекомендації щодо діяльності на ринку послуг;
- налагоджені зв'язки з промисловими підприємствами;
- наявність кваліфікованих кадрів.

Формування транспортно-логістичного кластеру “Транзит” дасть можливість стабілізації та зростання попиту на послуги, що надаються, як РТЛК в цілому, так і окремими учасниками кластеру. На основі формування структури кластеру, розробляється збутова стратегія, що спрямована на суттєве поліпшення фінансового становища усіх учасників кластеру.

**Висновки.** Питання підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку є одним з найактуальніших для України, а кластеризація - один із шляхів розвитку економіки та підтримки її на належному рівні в системі світових господарських відносин. Враховуючи, що транспортно-логістична галузь відіграє важливу роль у суспільному виробництві нашої країни, формування транспортно-логістичних кластерів матиме велике соціальне і економічне значення як для регіональної, так і для національної економіки. Переваги складаються у формуванні сучасної логістичної інфраструктури, що відповідає міжнародним стандартам; у підвищенні продуктивності (скорочення термінів доставки товарів, зниження тарифів на зберігання, підвищенні якості сервісного обслуговування, збільшення обсягів пасажирських і вантажних потоків) і в інноваційній активності підприємств, що входять до складу кластеру; в активізації залучення інвестицій; в забезпеченні прискореного соціально-економічного розвитку регіонів, де розміщені кластери, що в кінцевому підсумку, дозволить збільшити кількість додаткових робочих місць, заробітну плату і надходження до бюджетів усіх рівнів, підвищити стійкість і конкурентоспроможність економіки України.

### Література

1. Портер М. Е. Конкуренция / М.Е. Портер. – М.: Издательский дом "Вильямс", 2005. – С.25-29.
2. Эффективность логистики по методологии Всемирного банка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/effektivnost-logistiki-po-metodologii-vsemirnogo-banka/>
3. Дейнека О.И., Демченко В.В. Кластеры и

конкурентоспособность приграничных территорий / О.И. Дейнека, В.В. Демченко // Региональная экономика. – 2011. – № 2.

4. Мировая статистика по индексу эффективности логистики (LPI) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/infographic?open=4>

5. The Logistics Performance Index. International LPI: ranking.

6. Про схвалення Державної програми розвитку промисловості на 2011-2015 роки. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakonl.rada.gov.ua/cgi-bin^aws/main.cgi>.

1. Porter M. E. Konkurency`ya / M.E. Porter. - М, Y`zdatel`sky`j dom "Vy`g`yams", 2005, s.25-29

2. Эффеkты`vност` logy`sty`ky` po metodology`y` Vsemy`rnogo banka [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/effektivnost-logistiki-po-metodologii-vsemirnogo-banka/>

3. Dejneka O.Y`, Demchenko V.V. Klasterы y` konkurentosposobnost` pry`grany`chnыx terry`tory`j/ O.Y`. Dejnesa, V.V. Demchenko // Regy`onal`naya ekonomy`ka.- 2011. - # 2.

4. My`rovaya staty`sty`ka po y`ndeksu эффеkты`vносты` logy`sty`ky` (LPI) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/infographic?open=4>

*Рецензент:* Захарченко В.І., д.е.н., проф. кафедри менеджменту ОНПУ

1.11.2014

УДК 339.138:37

*Беркгаут Вероника*

## **МЕТОДЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕЧАТНОЙ РЕКЛАМЫ ПРИ ПРОДВИЖЕНИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УСЛУГ**

В статье проанализирована важность проведения рекламной кампании в современных рыночных условиях для высших учебных заведений, проанализированы каналы коммуникации. Рассмотрена