

## ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ КЛАСТЕРІВ У ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАНЬ

*Карпенко О.А., кандидат економічних наук*

В сучасних умовах розвитку логістики формування логістичних кластерів є підґрунтям для входу України у міжнародну промислово-господарську систему на вигідних та конкурентоспроможних позиціях.

Процес визнання українських логістичних операторів як конкурентоспроможної складової глобальної логістичної системи є складним та багаторівневим. Провідний напрямок у даному питанні надається позиціюванню та розвитку конкурентоспроможної національної економіки та промислово-господарської політики держави. Вдосконалення функціонування цих двох елементів залежить в основному від рівня розвитку механізмів, які впливають на процеси еволюціонування логістичної української системи.

Такий підхід вимагає визначення декількох основних елементів функціонування існуючої логістичної системи задля подальшого раціонального її вдосконалення: вибір конкурентоспроможної системи організації руху потоків ресурсів у логістичній українській системі; визначення пріоритетних галузей економіки, які мають потенціал для подальшого вдосконалення логістичного простору України; розробка критеріїв, які впливають на рівень розвитку конкурентоспроможності логістичних потоків України крізь призму всесвітньої логістичної системи.

Зміна пріоритетів логістики з кількісних на якісні та постійно діючі структурні перебудови у господарській системі України, значно ускладнюють процес формування механізму створення конкурентоспроможної логістичної системи. Тому наочним є необхідність у розробці теоретико-методологічних підходів до вирішення даної проблеми.

Серед великої кількості теоретичних та прикладних підходів [2-7] до розвитку конкурентоспроможності найбільш ефективною формою промислово-господарського розвитку країни вважається кластерний механізм управління.

Метою статті є дослідження передумов формування агломераційних утворень у сфері логістики в Україні та визначення основних напрямків методологічних розробок щодо оцінки ефективності діяльності логістичних кластерів.

Для досягнення мети статті було виконано ряд завдань: досліджено теоретичні аспекти кластеризації логістики в зарубіжних країнах; наведено орієнтовну модульну структуру логістичного кластеру; проведено порівняльний аналіз між промисловою та кластерною політикою держави; обґрунтовано основні напрямки подальшого розвитку методологічної бази формування агломераційних утворень в логістиці.

Галузева логіка управління господарським розвитком соціально-економічної системи стала неефективною. Для України, з її постійними змінами у галузевій структурі, поняття галузі стає віртуальним. Тому кластерний підхід є актуальним для формування логістичних систем, так як передбачає непрямий вплив на розвиток бізнесу. Даний підхід ґрунтується на врахуванні позитивних синергетичних ефектів регіональної агломерації, сітьових ефектах та дифузії знань й вмінь за рахунок міграції персоналу та відокремлення господарської діяльності.

Отже, для сучасності характерним є розгляд конкурентоспроможності країни крізь призму міжнародної конкурентоспроможності не окремих фірм, а кластерів - об'єднань фірм різноманітних галузей, принциповим значенням для яких є властивість ефективно використовувати внутрішні ресурси. Виходячи з цього існує система детермінант конкурентної переваги країн:

- факторні умови (ресурси, інфраструктура, фактори якості життя);
- умови внутрішнього попиту (якість попиту, тенденції обсягу попиту та їх відповідність світовому розвитку);
- суміжні та обслуговуючі галузі (учасники кластеру);
- стратегія та структура підприємств, внутрішньогалузева конкуренція.

Різноманіття й індивідуальність кластерів ускладнюють їхню типізацію. Відомі різні визначення цієї нової форми взаємин між різними учасниками бізнесу та державою. Далі в рамках розглянутих проблем під кластером будемо розуміти стійке територіально-галузеве партнерство підприємств і організацій, об'єднане інноваційною програмою впровадження передових виробничих, інжинірингових і управлінських технологій з метою підвищення конкурентоспроможності учасників кластера.

Як правило, кластери спрямовані на досягнення наступних цілей: підвищення конкурентоспроможності учасників кластера за рахунок впровадження нових технологій; зниження витрат і підвищення ефективності відповідних наукомістких послуг за рахунок ефекту синергії й уніфікації підходів у логістиці, інжинірингу, інформаційних технологіях, менеджменті якості й т.д.; забезпечення зайнятості в умовах реформування великих підприємств і аутсорсингу; консолідоване лобювання інтересів учасників кластера в різних органах влади.

Основою на інформації [1, 3, 6] про вже існуючі кластери країн дальнього та близького зарубіжжя можна навести характерну організаційно-функціональну структуру для логістичних кластерів:

- 1) мультимодальні центри складського зберігання та вантажопереробки;
- 2) мультимодальні термінали з під'їзними авто- та залізничними шляхами;
- 3) центри вантажного транспорту;
- 4) центри технічного обслуговування рухомого складу транспорту;
- 5) пункти обміну та ремонту всіх видів контейнерів;
- 6) служби виробничо-технологічного та технічного обслуговування;
- 7) інформаційно-логістичний центр;
- 8) центри митного оформлення та контролю;
- 9) учбові центри підготовки та перепідготовки персоналу;
- 10) консалтингово-аналітичний центр;
- 11) служби маркетингу та реклами;
- 12) транспортно-експедиційні та компанії логістичного сервісу;
- 13) центри оптово-роздрібної торгівлі;
- 14) страхові компанії
- 15) охоронні агенції.

Виходячи з проведених досліджень, необхідно зазначити, що основним з питань є зона взаємодії кластерів та держави. Кластерний підхід виявив неможливість існуючої промислової політики керувати такими об'єднаннями. Формування кластерів тягне за собою переорієнтацію процесу галузевого державного управління на управління певними ринками. Тобто, даний підхід вимагає значних змін у сучасному апараті державного управління промислово-господарськими системами.

Промислова політика - це політика, орієнтована на розвиток економіки за рахунок організацію її структури. Як правило, мова йде про створення нових галузей і збільшення їхньої частки в економіці, промислова політика спрямована на створення й розвиток пріоритетних господарських агломерацій. Тоді як, завданням кластерної політики є розвиток усіх існуючих господарських агломерацій до рівня кластерів.

Кластерна політика пересуває акцент з окремих галузей на групи взаємопов'язаних галузей, на глибоку взаємодію бізнесу, держави та науки. Разом з тим, галузеве лобювання припиняється самими учасниками кластеру.

Для визначення можливості держави до розробки та впровадження кластерної політики, виділяють ряд ознак:

- наявність приблизної схеми ключових суб'єктів;
- напрямки щодо розширення кластеру;
- спрямованість на створення інноваційної інфраструктури;
- спрямованість на маркетингові та наукові проекти.

В цілому, при кластеризації промислово-господарських систем держава виконує одну з найважливіших функцій - застерігає кластери від ринкових провалів (інформаційних, політичних, соціальних). Однак, для української державної політики досі пріоритетним залишається орієнтація на фізичний розподіл.

Кластери, за сучасних умов розвитку логістики, є найефективнішою формою досягнення високого рівня конкурентоспроможності на міжнародному рівні. Виникнення й розподіл кластерів і інноваційної активності є закономірними процесами. Тенденції до утворення кластерів найчастіше мають спільну наукову або виробничу базу, більш того, успішний розвиток кластера може бути гарантовано лише за умови, що наукова база дозволяє побудувати кластер не за спеціалізованим, а диференційованим спрямуванням.

Кластерна логістична структура синтезує ефект синергії, що виникає на основі загальної стандартизації продукції (послуг). Таким чином, всі учасники кластера одержують додаткові конкурентні переваги під впливом сукупного впливу ефектів масштабу, охоплення й синергії.

Виходячи з вище викладеного матеріалу, для створення кластерів логістичних систем в Україні існує ряд значних проблем: економічного, соціального, структурного, інформаційного характеру та інше. Дану проблему необхідно вирішувати на державному рівні шляхом розробки кластерної політики управління логістичними системами. Однак, на даному етапі різкий перехід від промислової до кластерної політики, скоріше за все, призведе до руйнівних ніж до позитивних наслідків.

#### *Література*

1. James H. Bookbinder, Chris S. Tan, (2003) "Comparison of Asian and European logistics systems", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 33 Iss: 1, pp.36 - 58
2. <http://business.utah.gov/targeted-industries/economic-clusters/>
3. <http://www.econ.berkeley.edu/~groland/pubs/instclustersrevOct09.pdf>[http://www.brookings.edu/metro/pubs/20060313\\_clusters.pdf](http://www.brookings.edu/metro/pubs/20060313_clusters.pdf)
4. [http://www.vaxtarsamningur.is/Files/Skra\\_0026537.pdf](http://www.vaxtarsamningur.is/Files/Skra_0026537.pdf)
5. <http://www.isc.hbs.edu/econ-clusters.htm>
6. <http://www.wellbeingcluster.at/magazin/00/artikel/28775/doc/d/porterstudie.pdf?ok=j>
7. <http://www.eda.gov/Research/ClusterBased.xml>

УДК 519.7:629.504.06

### **ВИБІР МОДЕЛІ ЖИТЄВОГО ЦИКЛУ ПРОЕКТУ УТИЛІЗАЦІЇ ЗВАЛИЩНОГО ГАЗУ ТА ВИРОБНИЦТВО БІОПАЛИВА З ТВЕРДИХ ПОБУТОВИХ ВІДХОДІВ**

*Колосовський О.М.*

**Постановка проблеми.** Ефективним способом вирішення задач утилізації відходів полігонів твердих побутових відходів (ТПВ), збору звалищного газу (ЗГ), використання біогазу як альтернативного палива є застосування проектного підходу і методології управління проектами. Утилізація біогазу полігону буде сприяти зменшенню викидів парникових газів, покращенню стану місцевого навколишнього середовища, економічної та соціальної ситуацій; значно підвищить безпеку експлуатації полігону; продемонструє сучасні технології збору та утилізації біогазу та сучасні практики експлуатації полігонів ТПВ, створить передумови для тиражування подібних інвестиційних проектів; сприятиме залученню інвестицій в екологічно чисті технології та розвиток відновлювальних джерел енергії.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Методологія загального управління проектами, окремі питання організації проектної роботи, методичні підходи до розробки проекту і управління його впровадження, мотивації персоналу і контролю ефективності проекту, а також специфіки управління окремими процесами проектів в різних галузях і сферах діяльності відображено в роботах таких вчених і практиків, як С.Д. Бушуєв, О.С. Войтенко, О.І. Рибак, М.Н. Дмитрієв, А.В. Іванов, С.В. Руденко, В.Д. Гогунський, І.І.Мазур, І.І.Шапиро та інші.

Дослідженню проблем використання відходів як альтернативного пального присвячено роботи Бойка Є., Гелетухи Г., Данилишина Б., Долішнього М., Долинського А., Доргунцова С., Жовніра М., Крикавського Є., Кузьміна О., Лапко О., Матвеева Ю., Пухнюк О., Побурко Я., Чухрай Н. та ін. В них обґрунтовуються можливості використання різних видів відходів як альтернативного джерела енергії; доцільності та ефективності застосування біопалива, одержаного із відходів, як альтернативного палива. Проте відсутня чітка стратегія впровадження технологій утилізації відходів для використання їх в якості альтернативного палива або моторного пального.

Згідно останніх даних, біля 166 проектів по збору біогазу на полігонах ТПВ знаходяться зараз на різних стадіях підготовки і реалізації в різних країнах світу (Китай, Бразилія, Мексика, Росія, Польща тощо). Міністерством охорони навколишнього природного середовища України видано 65 листів підтримки і 11 листів схвалення проектів в різних галузях, враховуючи 15 листів підтримки і один лист схвалення проекту збору біогазу на полігонах ТПВ. [1] Це приводить до необхідності розробки ефективних методів, моделей та засобів управління такими проектами та програмами.

**Невирішені раніше частини загальної проблеми.** Як показують наші дослідження, особливістю життєвого циклу проекту використання відходів для отримання альтернативного палива