

УДК 338.47

ТРАНСПОРТНІ КЛАСТЕРИ: ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Хоменко І.О., кандидат економічних наук

Постановка проблеми.

Ключовою важливою задачею функціонування ринку пасажирських перевезень є повне та своєчасне задоволення потреб споживачів у переміщенні. Але не завжди у підприємства наявні можливості повного задоволення попиту. І на сьогодні необхідним є дієвий механізм взаємодії між різними підприємствами транспорту, а тому вивчення особливостей формування кластерів саме на транспорті набуває особливої актуальності.

Аналіз основних досліджень і публікацій.

Розробки теоретико-методологічного та аналітичного характеру організаційно-економічного розвитку автотранспортних підприємств викладені у працях І.М. Аксьонова, Н.А. Боровик, Б.Л. Геронімуса, С.Л. Голованенка, Л.Г. Зайончика, О.С. Ігнатенка, В.Е. Канарчука, В.І. Котелянця, О.М. Криворучко, П.Р. Левковця, Л.А. Олександрова, В.Г. Шинкаренка, Ю.М. Цветова. Теоретичні аспекти формування, функціонування та розвитку кластерів в умовах ринку визначені такими вченими як Войнаренко М.П., Паламарчук О.М., Портер М.Е., Провізна В.Г., Соколенко С.І., Стеченко Д.М. та ін.. Але проведені до цього часу дослідження не розкривають деяких аспектів ефективного механізму функціонування транспортних кластерів для впровадження у практичну діяльність даних підприємств з метою покращення якості транспортних послуг.

Метою є вивчення особливостей формування та перспектив розвитку кластерів на транспорті для підвищення ефективності функціонування транспортно-логістичного комплексу.

Виклад основного матеріалу.

В умовах глобалізації посилюється конкуренція на ринках факторів виробництва, капіталів, вдосконалюються інформаційні технології. А тому для підвищення конкурентоспроможності регіонів необхідно формування нових організаційних структур, які за рахунок сталих взаємозв'язків підвищують ефективність роботи кожного учасника. Основою мотивації при формуванні кластерів є покращення економічних показників регіону, розвиток галузей сучасних технологій (технополісів), зростання інвестиційної привабливості депресивних регіонів, стимулювання експорту, підвищення рівня кваліфікації працюючих. Крім того, досвід застосування кластерних теорій свідчить про додатковий отриманий ефект в результаті становлення таких структур.

Розглядаючи еволюцію кластерів можна виділити наступні теорії їх формування:

1. Теорія неокласичної економічної школи.

Перші дослідження, присвячені кластерній теорії, провів Альфред Маршалл (1920 р.). Він обґрунтував, що групи компаній певної галузі, розташовані поруч, будуть більш продуктивніші, ніж ті, що окремо. Це можливо за рахунок співпраці виробників, споживачів, спеціалізації та обміну знаннями і зовнішніх екстерналій, тобто отримання від концентрації підприємств додаткових вигід, що полягають у економії в результаті їх локалізації.

2. Соціальні та інституційні підходи.

Дана школа соціальної і інституційної думки досліджує кластери шляхом аналізу організації виробництва усередині і між фірмами. В рамках даного напрямку основна увага приділяється організації та структурі виробництва, взаєминам між працівниками і працедавцями, розміщення фірм.

У першій половині ХХ ст. в організації виробництва домінувала система «масового виробництва», що дозволяла великим підприємствам користуватися економією від масштабу у виробництві для зниження витрат і домінування на ринках. Проте, в деяких регіонах, включаючи італійську область Емілія-Романья групи невеликих компаній процвітали на високоспеціалізованих ринках (Brusco, 1982). У 1984 р. американські учені Майкл Пайор і Чарльз Сейбел, довели, що

насичення ринків однорідними товарами привело до зростання потреб споживачів у різноманітних товарах і послугах. Такі зрушення попиту дали можливість малому бізнесу, що використовують висококваліфіковану працю, конкурувати з великими, менш адаптованими до ринку підприємствами. Розвиток окремих територій базувався на виробництві та постачанні унікальних високоякісних продуктів на міжнародні ринки та можливості швидко відзначати зміни попиту, реагувати на них і заповнювати ринкові ніші спеціалізованими, високоякісними і обмеженими по кількості товарами і послугами. А тому окремі невеликі підприємства за рахунок кооперації та активної співпраці досягли зниження витрат і ефектів масштабу (групові закупівлі, технологічний розвиток, дослідження ринку), які раніше були доступні лише великим фірмам і транснаціональним корпораціям.

Ця модель взаємодії значної кількості підприємств є альтернативою монополізації ринку та може бути одним із пріоритетних напрямків розвитку ринків. Даний підхід є одним із варіантів кластерної теорії. Досвід Італії почав використовуватись іншими європейськими державами, зокрема Данією. Практика створення таких формувань викликала науковий інтерес до дослідження цієї теми. Джакомо Бекаттіні при дослідженні промислових агломерації відзначає, що «Маршалліанські промислові райони» є природно або історично обмежені території, що характеризуються присутністю і взаємодією підприємств та органів влади. У своїх дослідженнях він також проводить порівняння понять промислова територія і кластер. Згідно цієї теорії кластерний підхід передбачає наявність конкуренції між компаніями.

3. Концепція промислових кластерів М. Портера

Теорію кластерів професор Гарвардської школи бізнесу М. Портер розглядає з позиції конкурентних переваг в 1990 р. у праці «Конкурентна перевага країн». Згідно цієї теорії країна досягає успіху не в окремих галузях, а в сукупності галузей, пов'язаних вертикальними і горизонтальними зв'язками у межах світового господарства. Він дослідив передумови виникнення кластерів, їх структурні особливості, недоліки та переваги для регіональної економіки.

На основі проведеного аналізу (табл. 1) можна виділити такі передумови формування транспортних кластерів:

1. Наявність конкурентоспроможних підприємств транспорту (високий рівень продуктивності праці, прибутковості, вартості корпоративних прав, кваліфікації кадрів, новий рухомий склад, здійснення міжнародних перевезень, застосування нових інформаційних технологій).

2. Конкурентоспроможність регіону, де розміщений кластер (вигідне географічне положення, зокрема наявність міжнародних транспортних коридорів, наявність учбових закладів для підготовки високопрофесійних кадрів, організацій, що займаються комплексним дослідженням ринку, високий рівень залучення іноземних інвестицій).

3. Територіальна локалізація. Основні учасники кластеру розміщені територіально на незначній відстані, критерієм чого може слугувати високий рівень спеціалізації регіону.

4. Велика чисельність підприємств.

5. Активна взаємодія і взаємозв'язки між учасниками кластеру. Ця співпраця можлива між головною компанією та постачальниками, транспортними підприємствами, учбовими закладами, науково-дослідними установами, освітні програми.

Принципово нова по відношенню до інших формувань організаційна структура транспортного кластера дозволяє проводити маркетинг ринку послуг регіону, залучати до співпраці різні форми підприємництва та висококваліфікованих співробітників. Для більшої узгодженості дій учасників кластера доцільно створити кластерний центр, що сприятиме розробці єдиної маркетингової стратегії. Взагалі експерти виділяють такі риси на комбінації яких базується вибір стратегії розвитку кластера:

- територіальна: міжнародні перевезення, орієнтація на світовий ринок;
- горизонтальна: у кластер входять підприємства декількох галузей;
- вертикальна: співпраця між окремими етапами перевезення;
- алокаційна: оптимальне поєднання наявних ресурсів та ефект масштабу;
- техніко-технологічна: сукупність підприємств об'єднана єдиним логістико-управлінським центром;
- фокусна: велике підприємство є центром, який притягує інші підприємства;
- сталого розвитку: кожен учасник у складі кластеру враховує інтереси інших, що стимулює притік додаткових інвестицій, впровадження інновацій;
- технологічна: із оновленням рухомого складу та процесу перевезення, вимог до транспортних послуг змінюється структура кластера;
- диверсифікації: розвиток кластера реалізується через розширення асортименту та

Аналітична матриця SWOT-аналізу транспортної галузі регіону

Зовнішнє середовище		Можливості		Загрози	
		Високий попит	Привабливість для інвесторів	Зростаюча конкуренція	Збільшення витрат
Внутрішнє середовище					
Сильні сторони	Постійність перевезень	Збільшення обсягів перевезень на внутрішньому та зовнішньому ринку, стає розростання попиту на міжнародні туристичні перевезення	Оновлення рухомого складу, відкриття філій і представництв за межами регіону	Агресивні маркетингові дії, надання нових видів послуг, покращення сервісу	Координація та управління транспортними потоками, активне впровадження інформаційних систем
	Об'єднання підприємств	Створення кластерів і стратегічних альянсів	Зміна в структурі власності (в т.ч. продаж)	Зміна інституційної структури галузі	Тендерні закупівлі пального, запчастин та ін.
Слабкі сторони	Високий рівень зносу основних засобів та невідповідність світовим стандартам	Оновлення рухомого складу, реінженіринг	Вдосконалення розподілу транспортних потоків	Зміни видів транспортних послуг, зростання конкурентоспроможності	Додаткові витрати
	Неякісне управління	Реформування системи управління, підвищення кваліфікації працівників	Оптимізація організаційної структури, зміна системи управління фінансами	Реструктуризація системи управління	Зміни у фінансовому, управлінському та податковому обліку

Пріоритетним у розвитку кластерів повинен бути розвиток кластероформуючих підприємств, що мають досить розвинену мережу постачальників, споживачів.

Висновки.

Таким чином, особливості і новизна кластерного підходу полягають в тому, що на регіональному рівні формуються сталі взаємозв'язки між підприємствами. В результаті функціонування транспортних кластерів підвищується зайнятість, доходи бюджету, кваліфікація працюючих, якість надання транспортних послуг та конкурентоспроможність регіону в цілому. У процесі свого функціонування кластери під впливом внутрішніх та зовнішніх чинників можуть змінювати свою організаційну структуру. Сприятливе середовище для розвитку підприємництва сприяє швидкому зростанню чисельності конкурентів.

Методологія дослідження формування, становлення та розвитку кластерів, їх значення для економіки регіону є особливо актуальним в умовах світових глобалізаційних процесів, що визначають розвиток регіональної економіки. Але до цього часу окремі питання вивчені не достатньо, наприклад, не існує визначення категорії кластер на законодавчому рівні, єдиної методики ідентифікації, критеріїв оцінки ефективності, передумов та факторів формування кластерів.

Література

1. У.Азард. Некоторые направления регионального развития и сотрудничества и некоторые вопросы в региональной науке, не имеющие ответов // Региональное развитие и сотрудничество. – М., 1998, №1-2, – 46 С.
2. Тархов, С. А. Эволюционная морфология транспортных сетей / С. А. Тархов. – Смоленск – М.: Универсум, 2005. – 382 с.
3. Хаггет, П. Пространственный анализ в экономической географии. Пер. с английского / П. Хаггет. – М.: Прогресс, 1968. – 390 с.
4. Макроусов, В. Н. Основы территориальной организации транспорта / В. Н. Макроусов.

– Саратов : Изд. – во Саратов. ун-та, 1990. – 16 с.

5. *Бугроменко, В. Н.* Транспорт в территориальных системах / В. Н. Бугроменко. – М. : Наука, 1987. – 112 с.
6. Cluster policy in Europe. A brief summary of cluster policies in 31 European countries. 2008. P. 7, 22, 17 // http://www.clusterobservatory.eu/upload/Synthesis_report_cluster_mapping.pdf
7. *Silvell Í. Lindqvist G., Ketels C.* The Cluster Initiative Greenbook 2003 // www.cluster-research.org/greenbook.htm, P. 9, 39.
8. *Ketels C., Lindqvist G., Silvell Í.* Cluster Initiatives in Developing and Transition Economies. 2006 // www.cluster-research.org. P. 23.
9. Підвищення конкурентоздатності економіки областей заходу та півдня України на основі формування нових виробничих систем (кластерів) / Під заг. ред. С.І. Соколенка. – К.: Логос, 2005.- 495 с.
10. *Сич Є.М.* Координаційно-логістичний центр як основа управління потоками кластерів/ Є.М. Сич, І.О. Хоменко // Тези доповідей четвертої міжнародної науково – практичної конференції “Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології” – Сер. ”Економіка і управління”. – К.: ДЕТУТ. – 2008. – С.130-131.

УДК 334.02

ІНВЕСТУВАННЯ З ЗАСТОСУВАННЯМ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Цюман Є.С.

Постановка проблеми. Досвід практики економічно розвинутих країн взаємодії держави та приватного бізнесу, застосовуючи різні форми партнерства, все частіше зацікавлює країни, що розвиваються. Застосовуються нові механізми співпраці держави і приватних партнерів для мобілізації та модернізації державних активів, мультиплікації державних коштів розвитку, для реалізації масштабних економічних проєктів, які мають стратегічне значення, спрямованих на вирішення соціальних проблем, поліпшення якості життя, енергозабезпечення, енергозбереження, підвищення рівня людського потенціалу, на реалізацію яких не вистачає державних видатків. Співпраця держави та приватного партнера розглядається, як практичний механізм державно-приватного партнерства. Інвестування з застосуванням механізму державно-приватного партнерства успішно використовується в країнах Європейського союзу. За кордоном така система договірних відносин, які складаються між державою і приватним партнером, для взаємовигідної співпраці на довгостроковій основі з метою досягнення соціальних та економічних результатів отримала назву Public-Private Partnership (PPP), тобто державно-приватного партнерства (ДПП).

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питанням, пов'язаним із застосуванням різноманітних механізмів взаємодії держави та приватного бізнесу, дослідженням інституціональних аспектів відносин між державою і приватним сектором присвятили свої роботи такі вчені, як В.Г. Варнавський, А. Власов, Я. Кузьмінов, R. Schlitt, F. Bousquet., Fayard A.

Метою даної статті є визначення сутності державно-приватного партнерства, обґрунтування ролі державно-приватного партнерства у розвитку держави, як соціального так і економічного.

Виклад основного матеріалу статті

У розвинутих країнах часто застосовуються механізми взаємодії держави та приватного партнера у базових галузях економіки. Застосування механізму державно-приватного партнерства є одним з засобів ефективного використання майна. Оскільки через територію України проходять важливі маршрути міжнародних вантажних перевезень, а вітчизняна інфраструктура є дуже зношеною, актуальності набуло питання використання механізму державно-приватного партнерства саме у дорожній галузі. Реалізація проєктів в дорожній галузі заснованих на принципах державно-приватного партнерства є більш вдалим ніж в інших галузях, тому що об'єкти інфраструктурних галузей, підприємства дорожньої галузі не можуть бути приватизовані, тобто залишаються власністю держави. В дорожньо-будівельній галузі механізм державно-приватного партнерства використовується у таких Європейських країнах: Австрія, Бельгія, Болгарія, Хорватія, Чехія, Данія,