

СТРУКТУРНІ ЗМІНИ В ЕКОНОМІЦІ. ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ

УДК 338.3

ГРИЦЕНКО С. І.

Національний авіаційний університет, м. Київ

**ФОРМУВАННЯ ПАРАДИГМИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ
В КОНТЕКСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ**

Розглянуто існуючі теоретичні підходи до ноосферної парадигми соціально-економічного розвитку в умовах глобалізації. Запропоновано модель компонентів ноосферної парадигми з використанням кластерного підходу в умовах глобалізації.

Ключові слова: парадигма, ноосферна економіка, транспортно-логістичні кластери, конкуренція, кооперація.

GRITSENKO S.

National Aviation University, Kyiv

**PARADIGM FORMATION OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT IS IN
CONTEXT OF TRANSPORT-LOGISTIC CLUSTERS**

The purpose of the article is determination of the noospheric paradigm of development of transport-logistic clusters as base reality of human evolution, which is intended to achievement of the social goods and provision of humanity progress. Direction of economic development of transport-logistic clusters by taking into account planetary influence and interests of separate regional associations were distinguished. The main factors of forming of transport-logistic clusters were outlined. The expediency of taking into account of world accumulations of knowledge and national innovative systems which are promoting the formation of cluster associations in the form of transport-logistic clusters as a significant factor of providing of competitiveness of Ukraine was underlined. It is determined that in the transport-logistic system of cluster type a financial capital is examined as a financial service of material stream along with informative and service services. The model of components of the noospheric paradigm of development of transport-logistic clusters in the conditions of globalization is offered. A transport-logistic cluster as a voluntary association includes are transport enterprises, logistic mediators, representatives of organs of local-authority, research institutes, institutes of civil society. For the effective functioning of transport-logistic cluster needed: modern rolling stock, highly skilled labour resources, legislative base, coordinating-logistic center. The main systemically important an attribute, orientated on the stable progress in the future and based on the imperative of an intelligent human behaviour, is an increase of socioeconomic, ecological effectiveness of transportations of goods and passengers. The general intent of all participants, which united in a cluster, is welfare of people, preservation of the environment for future generations.

Keywords: paradigm, noospheric economy, transport-logistic clusters, competition, cooperation.

Постановка проблеми. Трансформація політичної та економічної влади в Україні відбувалася відповідно до ідеології неолібералізму, що призвело до формування олігархату, появи можливості захистити корисливі інтереси правлячого класу, соціальної нерівності, корупції, відсутності контролю над владою та ряду інших негативних наслідків ідеології неолібералізму, яка домінує у трансформаційних змінах як економіки, так і суспільства. Негативні наслідки проявилися в результаті трансформаційних змін, які, здавалося, відкрили «вікно можливостей» [1, с. 6].

Втілення ідеї вільного ринку як концепції неоліберальної економіки у світовому масштабі вийшло за рамки будь-якого державного впливу з нарощуванням могутності глобального фінансового капіталу, зростанням крупних транснаціональних монополій.

Ліберальне суспільство, де оголошується тільки матеріальна свобода індивіда, добробут і особиста вигода, позбавлене уявлень щодо моральної і соціальної відповідальності, поширення екологічно виважених методів господарювання скорочення рівня майнового розшарування.

Втрата державного регулювання викликає безперервне зростання спекулятивного капіталу, глобальну фінансову кризу, занепад культури і соціальної солідарності. Поширення у глобальному масштабі нинішніх кризових явищ дають підстави багатьом вченим, експертам для пошуку нової парадигми соціально-економічного розвитку.

З огляду на сучасні проблеми України в контексті світоглядних основ планетарного розвитку, приходиться усвідомлення того, що не можна розривати і протиставляти економіку і духовно-моральну сферу життя суспільства і людини. Як зазначав В.І. Вернадський в 1931 році, для якого характерна постановка проблем наукового стратегічного передбачення: «Емпіричні поняття різко відрізняються від звичайних понять, від понять філософії зокрема, тим, що вони в науці безперервно піддаються не лише логічному аналізу як слова, але і реальному аналізу досвідом і спостереженням як тіла реальності. ... вони одночасно піддаються впродовж поколінь, безперервно досвіду і спостереженню» [3]. В.І. Вернадський запропонував ідею системи планетарного розвитку про взаємодію суспільства з природою, визначивши поняття ноосфери як нового стану біосфери у зв'язку з розумною діяльністю людини – вирішальним чинником її розвитку; усе, створене людським розумом, на відміну від природного,

первозданного [4, с. 632]. Ноосферне бачення економічного розвитку як етап еволюції біосфери з державним регулюванням суспільних відносин в інтересах людства, суперечить неоліберальній доктрині ринкової економіки постіндустріального розвитку з його негативними наслідками глобальної кризи.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. На думку В. Оскольського і Г. Яцюка неможливо знайти новий шлях економічного розвитку в умовах глобалізації без врахування її планетарного впливу і соціокультурних особливостей національних держав та інтересів окремих регіональних спільнот на противагу інтересам крупного капіталу і суспільства споживання [2, с. 10].

Визначення певної парадигми це спрощена абстракція реальності зазначає Фредерік Лалу. Кожна парадигма включає в себе різні попередні парадигми і виходить за їх межі [5, с. 77]. Послідовні стадії людського та організаційного розвитку на певний період розгляду акумулюються разом у вигляді різних організаційних моделей на основі панівного світогляду та людської свідомості.

Войнаренко М.П. вважає, що слід зробити висновок про одночасне виникнення проблеми зміни парадигми управління конкурентоспроможністю національної економіки, яка полягає у формуванні нової економічної політики регіонів, заснованої на кластерних об'єднаннях [6, с. 43].

В умовах глобалізації посилюються конкуренція на ринках товарів і послуг, а тому потрібні нові форми галузевої взаємодії, які посилять позиції кожного окремого підприємства. Основоположник кластерної теорії М. Портер здійснює акцент на тому, що кластери краще, ніж галузі, використовують важливі зв'язки, взаємодоповнюваність галузей, поширення технології, досвіду, інформації, маркетинг, а також усвідомлення потреб споживача, що пронизує фірми і галузі [7, с.265].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. В теперішній час знову з'явився загальносвітовий запит на нову парадигму соціально-економічного розвитку з використанням кластерного підходу, де домінуючою силою постає розум людини, про що наполегливо наголошував в минулому столітті В.І. Вернадський.

Формулювання цілей статті. Визначення ноосферної парадигми розвитку транспортно-логістичних кластерів як базової дійсності людської еволюції, яка спрямована на досягнення соціального блага і забезпечення прогресу людства.

Вклад основного матеріалу дослідження. В ноосферній парадигмі представлені компоненти розвитку транспортно-логістичних кластерів в умовах глобалізації. В глобальному просторі людської цивілізації людський розум повинен навчитись розумно управляти своїм власним творінням – багатством, наслідками якого є «суспільство масового споживання» з антагоністичним протиріччям власного руйнування духовно-моральної сфери відтворення життя заради єдності людей.

Відмітними особливостями ноосферної економіки є зростання наукомісткості ВВП і безперервність освіти як пріоритетні потреби людини, на основі постійного освоєння нових планетарних знань. Світові накопичення знань і національні інноваційні системи сприяють формуванню кластерних об'єднань у вигляді транспортно-логістичних кластерів як вагомого фактору забезпечення конкурентоспроможності України, яка має значний транзитний потенціал.

Світова практика показує, що успішніше розвиваються регіони, на території яких сформовані і функціонують кластери. Об'єднання підприємств у формі кластерів базуються на територіальній локалізації підприємств певної галузі, які характеризуються спільністю діяльності і взаємодоповнюють один одного. Крім того, встановлена залежність між наявністю кластерів і рівнем життя населення: чим більше рівень кластеризації, тим вище рівень життя населення. Це засновано на узгодженні одночасно і економічних, і соціальних цілей. Реалізувати цю ідею можна тільки зосередивши увагу на нововведеннях і конкуренції, працюючи при цьому на ринок, а не проти нього. Соціальні програми повинні передбачити підготовку фахівців для успішної практичної роботи безпосередньо в системі ринку, але ні в якому разі не окремо від неї. Зусилля, спрямовані на вирішення таких соціальних питань, як забруднення довкілля і висока вартість медичного обслуговування повинні спиратися на реформи і конкуренцію, а не перекладати тягар витрат на інші соціальні групи [7, с. 34].

З переходом до кластеризації істотно підвищується роль регіональних і місцевих органів влади, що пов'язано зі значним впливом традицій, історичних і культурних властивостей регіонального середовища. Це визначає можливість впливу регіональної влади і активізацію інтеграційних процесів в економіці на мезорівні.

Розгляд визначення поняття «транспортно-логістичні кластери» в проекті розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції створення кластерів в Україні» від 29.08.2008 р. засвідчує, що це один із видів кластерів, які включають в себе комплекс інфраструктури і компаній, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів та операторів. Зазначено, що такий кластер може включати також організації, які обслуговують об'єкти портової інфраструктури; компанії, які спеціалізуються на морських, річних, наземних, повітряних перевезеннях; логістичні комплекси та інші. Транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах, які мають значний транзитний потенціал [8]. На жаль, цей документ поки що не дістав схвалення Верховної Ради України, проте поклав початок процесу формування інституціонального середовища для реалізації кластерної моделі розвитку економіки України.

На нашу думку, транспортно-логістичні кластери – природно взаємозв'язані і взаємозалежні ланки логістичної системи з ключовим статусом транспортного посередника, що здійснює міжорганізаційну координацію та забезпечує синергетичний ефект [9, с. 52].

Основними чинниками формування транспортно-логістичних кластерів є:

1. Наявність конкурентоздатних 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, які займаються комплексним дослідженням ринку, високий рівень залучення іноземних інвестицій).

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

4. Велика чисельність підприємств.

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

Якість транспортного обслуговування залежить від правильності підбору рухомого складу, чим займається координаційно-логістичний центр кластера. Крім того, цей центр виконує прогнозування, управління, збір і обробку замовлень, інформаційне забезпечення. За рахунок цього скорочується час простоїв під завантаженням, порожній пробіг, забезпечується надійність перевезень, страхування.

Одним із шляхів побудови нової економіки на рівні міждержавної координації, взаємодії, кооперації, об'єднань виробничих, транспортних, інституційних, фінансових та наукових організацій слід визнати транспортно-логістичні кластери. Нова економіка – це не лише належним чином урегульовані та прогнозовані ринкові відносини, а переплетіння ринку, державного регулювання та соціальної стабільності [10, с. 28]. Транспортно-логістичні кластери, як шляхи поєднання регіональних економік держав, при наданні їм міждержавного статусу, змогли б покращити ситуацію у формуванні нової економічної політики регіонів світу, розумних критеріїв економічної поведінки і споживання у єдиній світогосподарській системі.

Кластерні утворення виникають не по волі конкретного законодавця. Вони те, що є насправді [11, с. 356]. На практиці в єдиній світогосподарській системі панує фінансовий капітал, який може стати складовою активністю кластерних утворень. В транспортно-логістичній системі кластерного типу фінансовий капітал розглядається як фінансове забезпечення матеріального потоку наряду з інформаційним і сервісним обслуговуванням. Це цілеспрямований рух фінансових ресурсів, циркулюючих в логістичній системі між логістичною системою і зовнішнім середовищем, що постійно змінюється. Зміна ролі фінансової олігархії в господарському житті вимагає нетрадиційних концептуальних підходів до дослідження і логістичних фінансових потоків. Управління фінансовими потоками сприяє прискоренню обігу капіталу, відкривається можливість створення додаткових ресурсів, які можуть інвестуватися в розвиток і інновації, а також перевірки оптимальності схем руху економічних потоків. Фінансовий капітал, як елемент системи кластерних утворень в подальшому не буде залишатись постійною загрозою потрясіння глобального і регіонального ринків.

У кластерних утвореннях наочніше представлена єдність в множині, що відповідає розумінню ноосферної економіки. Пошук близькості різнорідних структур може стати способом поєднання зовні непом'якшеного (економічного і неекономічного, економічного і морального і т. п.) [11, с. 357]. Це сфера людської діяльності, що формується на основі синтезу ідей відкритої, конкурентної, моральної і розумної організації господарювання відповідно до закономірностей біосферного розвитку та ідей державного регулювання суспільних відносин.

Як у логістичних мережах між різнорідними комплексами активностей, так і в регіональних кластерах спостерігається комбінація конкуренції і кооперації таким чином, що об'єднання в одних сферах допомагають успішно проводити конкурентну боротьбу в інших [6, с. 49; 11, с. 357]. Для України це є ідеальним способом розвитку економіки і підтримки її на належному рівні в системі світових відносин.

Створення кластерів сприятиме росту продуктивності та інноваційної активності підприємств, які входять до складу кластера, а також підвищенню інтенсивності розвитку малого і середнього підприємництва, активізації залучення інвестицій, забезпеченню прискореного соціально-економічного розвитку регіонів розміщення кластерів, що в кінцевому результаті дозволить збільшити кількість робочих місць, заробітну плату, та надходження до бюджетів усіх рівнів, підвищити стійкість та конкурентоспроможність економіки регіонів [8].

Для вирішення проблеми прозорості, відкритості, збереження даних в системі транспортно-логістичних кластерів може бути використана блокчейн-технологія. Блокчейн — децентралізована загальнодоступна база даних, що підтримується та керується мережею комп'ютерів по всьому світі, що беруть у цьому участь. Центрального сервера, який можна було б зламати, не існує. Блокчейн — публічний і дуже надійний одночасно, оскільки використовує зашифровані дані, що дозволяє сторонам створювати блоки інформації, які пов'язані з попереднім блоком за допомогою геш-ключа, що унеможливує підміну вже внесеної до блокчейну інформації «заднім числом» [12, с. 16, 19]. Блокчейн, у першу чергу, має бути цікавий державі. Якщо на законодавчому рівні зобов'язати використовувати блокчейн для обліку операцій з доставки, це збереже тисячі тонн деревини за рахунок переходу на електронний документообіг;

унеможливить маніпуляцію даними; зобов'яже всіх учасників ринку вносити дані в єдиний блокчейн; спростить сплату податків; допоможе краще рахувати статистичні дані; зменшить корупційний складник. Основні обмеження розвитку блокчейну в Україні — це відсутність стандартизації даної технології, відносно повільна швидкість оброблення транзакцій.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Запропонована модель компонентів ноосферної парадигми в контексті транспортно-логістичних кластерів є одним з найбільш ефективних інструментів формування і розвитку конкурентоспроможності і сталого економічного зростання регіону, держави.

Транспортно-логістичний кластер як добровільне об'єднання включає транспортні підприємства, логістичних посередників, представників органів місцевої влади, науково-дослідні інститути, громадські об'єднання економістів як інститути громадянського суспільства для формування відповідної політики підтримки переходу до ноосферної економіки і забезпечення консенсусного узгодження інтересів всіх соціальних груп, у процесі ефективного функціонування якого потрібні сучасний рухомий склад, висококваліфіковані трудові ресурси, законодавча база, координаційно-логістичний центр. Основною системоутворюючою ознакою, зорієнтованою на стабільний прогрес у майбутньому і заснованою на імперативі розумної поведінки людини, є підвищення соціально-економічної, екологічної ефективності перевезень вантажів і пасажирів, оскільки усі учасники об'єдналися в кластер для досягнення спільної мети – добробуту людей, збереження довкілля для прийдешніх поколінь.

Література

1. Геєць В.М. Ендогенізація розвитку економіки у вимірі рівноправності відносин держави, бізнесу та суб'єктів голосування / В.М. Геєць // Економіка України. – 2018. – № 7. – С. 3–19.
2. Оскольський В.В. Громадські об'єднання економістів як інститут формування ноосферної парадигми соціально-економічного розвитку в умовах глобалізації / В.В. Оскольський, Г.В. Яцюк // Громадянське суспільство і формування нової парадигми соціально-економічного розвитку в умовах глобалізації : матеріали Х Пленуму Правління Співки економістів України та Міжнародної науково-практичної конференції. – К. : Видавництво «АВД Плюс», 2015. – С. 3–29.
3. Вернадский В.И. Проблема времени в современной науке [Электронный ресурс] / В.И. Вернадский // Око планеты. Наука и техника. – 2.10.2010. – Режим доступа : <https://oko-planet.su/science/sciencehypothesis/49671-vi-vernadskij-problema-vremeni-v-sovremennoj.html>
4. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка / С.И. Ожегов. – М. : «Издательство Оникс»: ООО «Издательство «Мир и образование», 2009. – 1360 с.
5. Лалу Ф. Компанії майбутнього / Ф. Лалу. – Харків : Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», 2017. – 543 с.
6. Войнаренко М.П. Роль кластеризації в стратегіях інституційного розвитку соціально-економічних систем за умов глобалізації / М.П. Войнаренко // Громадянське суспільство і формування нової парадигми соціально-економічного розвитку в умовах глобалізації : матеріали Х Пленуму Правління Співки економістів України та Міжнародної науково-практичної конференції. – К. : Видавництво «АВД Плюс», 2015. – С. 42–54.
7. Портер М. Конкуренция / М. Портер. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с.
8. Про схвалення Концепції створення кластерів в Україні : проект розпорядження Кабінету Міністрів України від 29.08.2008 р. [Електронний ресурс] / Департамент інвестиційної та інноваційної діяльності. – Режим доступу : http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=121164
9. Гриценко С.И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития / С.И. Гриценко ; науч. ред. В.В. Щербаков. – СПб : Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 218 с. – (Серия «Логистические инновации в коммерции»).
10. Оскольський В.В. Кластеризація – вагомий фактор підвищення конкурентоспроможності економіки України / В.В. Оскольський // Кластеризація – вагомий фактор підвищення конкурентоспроможності економіки України : матеріали ІХ Пленуму Правління Співки економістів України та Міжнародної науково-практичної конференції. – К. : ПП фірма «Серж», 2014. – С. 3–29.
11. Афанасенко И.Д. Экономическая логистика : учебник для вузов. Стандарт третьего поколения. / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. – СПб : Питер, 2013. – 432 с.
12. Возняк С. Основна перевага блокчейну – у підтвердженні права власності / С. Возняк // Логистика: проблемы и решения. – 2018. – № 3. – С. 16–19.

References

1. Heiets V.M. Endogenizatsiia rozvytku ekonomiky u vymiri rivnopravnosti vidnosyn derzhavy, biznesu ta subiektiv holosuvannia / V.M. Heiets // Ekonomika Ukrainy. – 2018. – № 7. – С. 3–19.
2. Oskolskyi V.V. Hromadski obiednannia ekonomistiv yak instytut formuvannia noosfernoi paradyhmy sotsialno-ekonomichnoho rozvytku v umovakh hlobalizatsii / V.V. Oskolskyi, H.V. Yatsiuk // Hromadianske suspilstvo i formuvannia novoї paradyhmy sotsialno-ekonomichnoho rozvytku v umovakh hlobalizatsii : materialy X Plenumu Pravlinnia Spilky ekonomistiv Ukrainy ta Mizhnarodnoi naukovopraktychnoi konferentsii. – K. : Vydavnytstvo «AVD Plus», 2015. – С. 3–29.
3. Vernadskiy V.I. Problema vremeni v sovremennoy nauke [Elektronnyiy resurs] / V.I. Vernadskiy // Oko planety. Nauka i tehnika. – 2.10.2010. – Rejim dostupa : <https://oko-planet.su/science/sciencehypothesis/49671-vi-vernadskij-problema-vremeni-v-sovremennoj.html>

4. Ojegov S.I. Tolkovyyi slovar russkogo yazyika / S.I. Ojegov. – M. : «Izdatelstvo Oniks»: ООО «Izdatelstvo «Mir i obrazovanie», 2009. – 1360 s.
5. Lalu F. Kompanii maibutnoho / F. Lalu. – Kharkiv : Knyzhkovyi Klub «Klub Simeinoho Dozvillia», 2017. – 543 s.
6. Voinarenko M.P. Rol klasterizatsii v stratehiicheskiih instyutysiinoho rozvytku sotsialno-ekonomichnykh system za umov hlobalizatsii / M.P. Voinarenko // Hromadianske suspilstvo i formuvannia novoi paradyhmy sotsialno-ekonomichnoho rozvytku v umovakh hlobalizatsii : materialy X Plenumu Pravlinnia Spilky ekonomistiv Ukrainy ta Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii. – K. : Vydavnytstvo «AVD Plus», 2015. – S. 42–54.
7. Porter M. Konkurentsya / M. Porter. – M. : Yzdatelskyi dom «Vyliams», 2005. – 608 s.
8. Pro skhvalennia Kontseptsii stvorennia klasteriv v Ukraini : proekt rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 29.08.2008 r. [Elektronnyi resurs] / Departament investytsiinoi ta innovatsiinoi diialnosti. – Rezhym dostupu : http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=121164
9. Gritsenko S.I. Transportno-logisticheskie klasterii v Ukraine: puti stanovleniya i razvitiya / S.I. Gritsenko ; nauch. red. V.V. SCherbakov. – SPb : Izd-vo SPbGUEF, 2009. – 218 s. – (Seriya «Logisticheskie innovatsii v kommersii»).
10. Oskolskyi V.V. Klasterizatsiia – vahomyi faktor pidvyshchennia konkurentospromozhnosti ekonomiky Ukrainy / V.V. Oskolskyi // Klasterizatsiia – vahomyi faktor pidvyshchennia konkurentospromozhnosti ekonomiky Ukrainy : materialy IX Plenumu Pravlinnia Spilky ekonomistiv Ukrainy ta Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii. – K. : PP firma «Serzh», 2014. – S. 3–29.
11. Afanasenko Y.D. Ekonomycheskaia lohystyka : uchebnyk dlia vuzov. Standart treteho pokoleniia. / Y.D. Afanasenko, V.V. Borysova. – SPb : Pyter, 2013. – 432 s.
12. Vozniak S. Osnovna perevaha blokcheinu – u pidtverdzhenni prava vlasnosti / S. Vozniak // Lohystyka: problemy u resheniya. – 2018. – № 3. – S. 16–19.

Рецензія/Peer review : 11.05.2018

Надрукована/Printed : 04.06.2018

Рецензент: д. е. н., проф. Орлов О. О.