

УДК 338.47(047.31)

Є.М. Сич, д-р екон. наук, професор

О.В. Бойко, канд. екон. наук, доцент

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ЛОГІСТИЧНО-КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД ДО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ

У статті обґрунтовується необхідність використання логістично-кластерного підходу до розвитку транспортного ринку регіону. Досліджено фактори та передумови формування транспортно-логістичних кластерів, розглянуто типову структуру, а також можливі соціально-економічні наслідки.

Ключові слова: логістика, кластер, транспортний ринок, розвиток.

В статье обосновывается необходимость использования логистично-кластерного подхода к развитию транспортного рынка региона. Исследованы факторы и предпосылки формирования транспортно-логистических кластеров, рассмотрено типовую структуру, а также возможные социально-экономические последствия.

Ключевые слова: логистика, кластер, транспортный рынок, развитие.

The necessity of logistichno-cluster approach to the development of the transport market in the region. The factors and prerequisites for the formation of transport and logistics clusters at the regional level, consider its structure, and the possible socio-economic impacts.

Key words: logistics, cluster, transport market, development.

Постановка проблеми. Світова фінансово-економічна криза вкрай негативно вплинула на економіку країни, виявивши з особливою гостротою суперечності та диспропорції, що нагромаджувалися тривалий час. Зумовлене кризою значне падіння обсягів промислового виробництва в реальному секторі економіки поставило країну перед системним викликом щодо необхідності пошуку нових шляхів і напрямів розвитку. Тому в умовах, коли економіка країни є надзвичайно вразливою до коливань світової зовнішньої кон'юнктури у стратегічному періоді немає іншої альтернативи, як формування конкурентоспроможної та водночас адаптивної до зовнішніх впливів національної економіки. Стратегія повинна бути побудована на фундаментальних складових підвищення конкурентоспроможності, що свідчить про необхідність координації зусиль на посиленні тих конкурентних переваг, що пов'язані з формуванням сприятливого підприємницького середовища й конкурентних галузевих ринків. Проте засадничим чинником конкурентоспроможності економіки має стати здійснення якісних структурних зрушень завдяки переходу на інвестиційно-інноваційну модель розвитку.

У вирішенні цих стратегічних завдань провідна роль належить транспорту, що не лише забезпечує реалізацію потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів у внутрішньому та міжнародному сполученнях, але й виступає важливою складовою інфраструктури, що формує матеріально-технічну базу територіального розподілу праці, впливаючи на динамічність й ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни в цілому. При цьому підвищення конкурентоспроможності економіки у частині, залежній від транспорту, стосується, передусім, питань транспортної забезпеченості територій, тобто наявності розвинутої транспортної мережі та відповідної інфраструктури транспортно-економічних зв'язків, що створюють умови для посилення ділової активності та прискорення процесів товароруку, адже більша частина витрат у сфері товарообігу припадає саме на транспортно-перевізні операції. Реалізація можливостей зниження питомих транспортних витрат у кінцевій ціні товарів, а також необхідність забезпечення відповідності транспортних послуг вимогам комерційної швидкості, якості та надійності потребують здійснення суттєвих змін у системи організаційно-економічних взаємин між всіма учасниками транспортного ринку на засадах логістичного підходу.

При цьому також важливо враховувати дію, як мінімум двох протилежних глобалізаційних тенденцій. Перша пов'язана з поглибленням інтеграційних процесів, що відбуваються в економіці, і зокрема на транспорті, а друга проявляється у посиленні

конкуренції як на внутрішньому, так і міжнародному ринках транспортних послуг. У таких умовах по-новому актуалізуються питання щодо формування ефективних відносин у системи вантажо- і товароруку, що зумовлює пошуки адекватного механізму їх забезпечення на принципах симбіозу конкуренції та співпраці, які складають основу кластерної форми організації бізнесу на транспортному ринку.

Зарубіжний досвід також свідчить про те, що перехід на якісно новий рівень транспортного обслуговування на ринку транспортних послуг стає можливим лише на основі комплексного використання логістичних та кластерних підходів до його розвитку. З одного боку, такий розвиток повинен відбуватися на засадах інноваційної логістики як найбільш ефективної, ринково-орієнтованої методології управління товароматеріальними, транспортними та супутніми потоками з найменшими витратами, а з іншого, на основі формування транспортно-логістичних кластерів (сформованих, як правило, за регіональним принципом) – як найбільш оптимальної форми організації партнерських відносин, інтеграції й узгодження інтересів всіх учасників.

Отже, враховуючи вищенаведене, а також мережевий характер розвитку сучасної економіки з підвищеним значенням та роллю транспортних, інфраструктурних і комунікаційних елементів, виникає необхідність дослідження проблеми забезпечення якісно нового рівня транспортного обслуговування на ринку транспортних послуг на засадах логістично-кластерного підходу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вагомий внесок у розвиток логістики окремих сфер діяльності на різних управлінських рівнях внесли такі відомі вчені, як Д. Дж. Бауерсокс, Д. Дж. Клосс, Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт, Дж. Шапіро, Д. Уотерс. Значний науковий доробок у розвиток теорії та практики логістики, розгляд її концептуальних засад у процесі генезису внесли українські та російські дослідники. Зокрема, йдеться про наукові праці таких учених, як В. Г. Алькеми, Г. Л. Багієва, А. М. Гаджинського, М. П. Гордона, М. Ю. Григорак, В. В. Дибської, Є. І. Зайцева, А. А. Кизима, Є. В. Крикавського, Л. Я. Міротіна, Ю. М. Неруш, В. І. Сергєєва, І. Г. Смирнова, А. Н. Стерлігової, Н. В. Чухрай, П. А. Єльяшевич та багатьох інших.

Дослідження сутності та теоретичних аспектів формування економічних кластерів проводилося, насамперед, такими зарубіжними авторами, як Є. Дахменом, Є. Лімером, М. Портером, Я. Суомінен, М. Тодаро, І. Толенадо, М. Фельдманом, П. Фішером, Д. Якобсоном, А. Янгом. Проте в останні роки зріс інтерес до кластерного підходу серед учених пострадянського простору. Концептуальним особливостям кластерів присвячені роботи деяких вітчизняних і російських науковців, зокрема, О.І. Амощі, М.П. Войнаренка, В.І. Дубніцького, Т.Б. Клейнера, А.А. Кизима, В.В. Кистанова, Н.В. Копилова, І.О. Коробейникова, С.В. Куріцина, В.І. Ляшенко, Н.А. Мікули, С.І. Соколенко й інших авторів.

Серед науковців, які концентрують свою увагу на проблемі формування логістичних кластерів, слід відзначити С.І. Гриценка, Л.А. М'ясникову та ін. Проте, незважаючи на широке висвітлення теорії кластерів вітчизняними та зарубіжними дослідниками, відчувається недостатність розроблення теоретичних основ формування взаємозв'язків підприємств у галузевих кластерах, особливо питань, що стосуються забезпечення умов організації кластерів у транспортній сфері.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Визнаючи значимість фундаментальних теоретичних і емпіричних наукових досліджень логістизації процесів товароруку та кластерної форми організації економіки, слід відзначити відсутність комплексного дослідження проблем розвитку регіональних ринків транспортних послуг на основі впровадження логістично-кластерної моделі, що стало необхідною пе-

редумовою економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності не тільки транспорту як такого, але і в цілому економіки на різних рівнях функціонування.

У зв'язку з цим виникає потреба теоретичного обґрунтування необхідності використання логістично-кластерного підходу до розвитку транспортного ринку, розкриття його економічної сутності, а також розроблення методологічних засад формування транспортно-логістичного кластера, що зумовило **мету написання цієї роботи.**

Виклад основного матеріалу. Транспорт, будучи однією з базових галузей національної економіки та найважливішою складовою частиною виробничої інфраструктури країни, є тією основою, що забезпечує зростання економічної активності інших галузей, сприяє соціальній стабільності, розширенню міжрегіональних зв'язків, а також міжгалузевої інтеграції.

Впровадження та розвиток ринкових відносин у сфері транспорту зумовило формування транспортного ринку (ТР), який виступає важливою з'єднувальною ланкою у системі матеріального виробництва, розподілу та споживання товарів; від ефективності його функціонування (як особливого механізму товарообігу) залежить мінімізація витрат обігу, що безпосередньо впливає на конкурентоспроможність товарів, що поставляються на внутрішній і зовнішній ринки.

Необхідною об'єктивною умовою подальшого розвитку транспортного ринку стає використання *логістичного підходу* до транспортування та доставки вантажів, що на перший план виводить процес управління рухом товаропотоків на основі їх оптимізації. За даними експертних оцінок, застосування логістичного підходу на макrorівні сприятливо позначається, перш за все, на сфері обігу і насамперед стосується процесів транспортування та складування, що скорочує час руху продукції, значно зменшує кількість операцій з вантажем, суттєво знижує транспортні витрати та рівень запасів.

Логістика як наука та практична діяльність виникла, коли в суспільстві змінилася постановка проблеми щодо зниження витрат, і фокус з окремих функцій був перенесений на потоки та поточкові процеси – матеріальні, інформаційні, фінансові, трудові, сервісні (і, зокрема, транспортні), що переміщуються від джерела виникнення до місця призначення в межах певної господарської системи. Проте широке впровадження логістики в економіці нашої країни відбулося тільки на початку 90-х років ХХ ст. Цьому сприяла необхідність формування після розпаду СРСР нової системи господарювання з сучасними схемами руху матеріальних, інформаційних і фінансових потоків, зміною інфраструктурної складової економіки, а також появою нових посередників, які і виконують логістичні функції. Подальший розвиток логістики як однієї зі складових економічної системи суспільства безпосередньо пов'язаний із загальними еволюційними тенденціями. До найбільш вагомих факторів, що впливають на трансформацію логістичної діяльності, відносяться інформатизація суспільства, що вирівнює можливості всіх учасників бізнес-процесів, а також домінування ринку споживача, що зумовлює, в свою чергу, домінування та розвиток сервісної економіки.

Зважаючи на те, що рух товарів у сфері обігу вимагає врахування великої кількості факторів і пов'язаний з великими витратами виникає необхідність створення макрологістичних систем, що поєднують по горизонталі конкуруючі між собою підприємства логістичного сервісу, які доповнюють виробничі системи. Але така горизонтальна кооперація фірм на базі спільного надання логістичних послуг з перевезення, зберігання та перероблення запасів зустрічається нечасто, адже більша частина витрат на рух товару у сфері обігу припадає на перевізні операції, що акцентує увагу на необхідності об'єднання, насамперед, транспортних підприємств [1, с. 37]. Тому якщо метою застосування логістики виступає доставка клієнтові необхідних товарів у потрібне місце і з прийнятним рівнем витрат, то її продуктом – надійний й якісний сервіс транспортного обслуговування. Впровадження логістичного підходу на ТР сприяє формуванню горизонтальних зв'язків

між підприємствами транспорту й іншими сферами обслуговування товароруку, в результаті яких виникають і формуються макрологістичні транспортні системи, які комплексно керують рухом потоків. При цьому має бути знайдений розумний компроміс між витратами та якістю транспортного обслуговування при оперативній реакції на виникаючі потреби клієнтів. Ефективні транспортні послуги стали розглядатися як важлива складова, що сприяє отриманню стратегічної конкурентної переваги в забезпеченні процесу товароруку.

Однак сьогодні важливо враховувати і те, що в результаті масштабних перетворень в логістиці, а також у відповідь на зростаючі запити споживачів з'являється нова форма сервісу – надання інтегрованих логістичних послуг. Її першоджерелами служать п'ять видів бізнесу: транспортні та експедиторські послуги, інформаційне забезпечення, складське господарство, а також підтримка споживачів. В таких умовах забезпечення ефективного та якісного обслуговування споживачів, а також управління та координація роботи численних транспортних і експедиторських фірм, логістичних і розподільних центрів, логістичних і інших посередників стає неможливим без створення транспортно-логістичних систем (ТЛС).

У таких системах *основні логістичні посередники* мають спеціальну спрямованість по обслуговуванню основних потоків і здійсненню основних логістичних функцій – перевізники, експедитори, підприємства оптової торгівлі, комерційні організації. *Допоміжні логістичні посередники* доповнюють основних посередників по обслуговуванню інформаційних, фінансових, сервісних потоків – підприємства інформаційно-комп'ютерного сервісу, митні, страхові, банківські, лізингові, пакувальні фірми. Якщо провідною ланкою логістичної системи виступає транспортний логістичний посередник, а саме – перевізник, агент або експедитор, який виконує основну логістичну функцію, – транспортування, тоді така система отримує пріоритетний статус транспортно-логістичної системи, що здійснює міжорганізаційну координацію ланок логістичної системи. Особливістю ланок логістичної системи транспорту є перетворення матеріального потоку на вході в сервісний потік на виході. Об'єкт управління транспортно-логістичної системи, перетворюючи матеріальний потік, що поступає опосередковано через вантажовідправників з ринку матеріальних ресурсів, на виході створює сервісний потік, який надходить на ринок транспортних послуг до вантажоодержувачів.

На жаль, рівень розвитку як логістичної інфраструктури, так і логістичних посередників в Україні поки що досить низький, тому ініціатива створення подібних систем повинна належати державі. Як правило, регіональна влада є найбільш зацікавленою стороною в розвитку ТЛС, оскільки створення умов для управління рухом товаропотоків забезпечує отримання регіоном додаткових конкурентних переваг. Адже цільовою функцією таких систем стає оптимізація та раціоналізація руху потоків вантажів, а також супроводжуючих їх інформаційних, фінансових, сервісних та інших за умови мінімальних витрат при дотриманні необхідного рівня сервісу та досягнення максимального загального ефекту для суб'єктів системи. При цьому створення ТЛС дозволяє не тільки підвищити якість транспортного обслуговування, а й подолати відставання у розвитку регіональної інфраструктури, що підтримує виробничі та збутові бізнес-процеси та сприяє вирішенню соціально-економічних завдань регіонів.

Регіональна транспортно-логістична система – це складне відкрите формування, що складається із сукупності взаємопов'язаних підсистем, найбільш важливими серед яких є транспортна, інформаційно-аналітична, страхова, складська, банківська та митна. У будь-якій системі виділяють об'єкт управління (керовану підсистему, тобто ту, на яку спрямовано вплив) та суб'єкт управління (керуючу підсистему). До таких суб'єктів відноситься логістичний центр (ЛЦ), керуючий системою на підставі логістичного підходу.

Транспортно-логістичний центр (ТЛЦ) являє собою багатофункціональний виробничий об'єкт, що координує взаємодію різних видів транспорту та процеси виконання окремих функцій (перевантаження товарів з одного виду транспорту на інший, сортування і комплектацію партій вантажів, довго- та короткострокове зберігання вантажів, митні процедури тощо). Поряд з організацією вантажопотоків здійснюється повний склад сервісних, комерційно-ділових і інформаційних послуг. Транспортно-логістичний центр повинен забезпечити задоволення підвищених вимог користувачів транспортних послуг щодо комплексності та якості обслуговування, а також реалізацію нових видів послуг – «від дверей до дверей», «точно в строк», «в одному вікні» та інших. Фактично такі ТЛЦ виступають як товаропровідні центри або вузли, у яких з'єднуються транспортні, промислові, торговельні, фінансові та інформаційні потоки, а також йде переробка вантажів. Головна характерна особливість ТЛЦ у тому, що є багатоцільовими вузлами, які пов'язують товаровиробників з організаціями торгівлі, транспорту, банківської та страхової сфери, митниці. Багатоцільова спрямованість таких центрів полягає також у виконанні виробничих, складських, розподільних, інформаційних, фінансових, аналітичних і прогнозних функцій для реалізації потреб економіки [1, с. 43].

Зауважимо, що моделлю створення локальних відомчих логістичних центрів є локальні ефекти, що не дозволяє в повному обсязі розвивати регіональний і загальнодержавний логістичний сервіс з використанням єдиного інформаційного простору зони обслуговування. Саме тому регіональні транспортно-логістичні системи, засновані на термінальній технології і логістичних принципах руху товару, що створюються навколо великих міст або на основних «вузлах» перевалок вантажів магістралей міжнародних транспортних коридорів.

Стратегія формування регіональних ТЛС ґрунтується на поетапному створенні навколо великих міст країни мережі вантажопереробних і вантажонакопичувальних терміналів і мультимодальних термінальних комплексів багатоцільового призначення, логістичних центрів. Так, наприклад, відповідно до Програми розвитку логістичних центрів інтермодальних перевезень на мережі залізниць України, передбачено створення логістичних центрів на базі транспортних підприємств. Логістичні центри будуть надавати повний комплекс транспортно-експедиційних послуг (оформлення перевізних документів, декларування вантажу, доставку вантажу за принципом «від дверей до дверей», «точно в строк», послуги збереження вантажу, страхові послуги і т. ін.) і забезпечувати ефективну взаємодію різних видів транспорту.

Для того, щоб сьогодні на транспортному ринку гарантовано забезпечити споживачів набором транспортно-експедиційних, складських, вантажопереробних, митних і сервісних послуг, що відповідають світовим стандартам як за виробничо-технологічним рівнем, так і комплексністю сервісного й логістичного обслуговування, необхідно створити регіональну ТЛС.

Слід зауважити, що у такій системі необхідно координувати діяльність як мінімум п'яти сторін, забезпечуючи при цьому їх ефективний взаємозв'язок:

- вантажовідправник (первинна сторона);
- вантажоодержувач або консигнатор (сторона, якій призначений вантаж);
- комісійний посередник між вантажовідправником і кінцевим споживачем;
- перевізник, в особі транспортних організацій, що безпосередньо здійснюють перевізний процес;
- держава (в особі урядових організацій і регіональних адміністрацій) і населення.

Вантажовідправники та вантажоодержувачі переслідують спільну мету – «потрібний товар заданої якості та кількості доставити в заданий час і з мінімальними витратами».

Стосовно завдань держави, то найважливішою складовою державної економічної політики стає координація та регулювання ТЛС через створення відповідних управлінських структур міністерств, координаційних органів, громадських організацій. Регулювання здійснюється на підставі нормативно-правових і ліцензійних методів.

Інтереси населення стосуються, насамперед, питань доступності транспорту, його безпеки, вартості проїзду, а також впливу транспорту на довкілля. В свою чергу, зростаючий попит населення на товари, що надходять зі світових ринків, впливає на розвиток транспорту.

Транспортні організації, що безпосередньо здійснюють перевезення, зацікавлені в максимізації свого доходу від угоди при найменших операційних витратах. Для цього потрібні: транспортна система з інфраструктурною мережею у складі шляхів сполучення, вантажних станцій, портів, складів, навантажувально-розвантажувальних терміналів, інформаційних об'єктів, що забезпечують доставку продуктів і матеріалів споживачам; різні види транспортних засобів незалежно від форми власності; забезпеченість людськими ресурсами, що здійснюють процес транспортування та створення доданої вартості; система управління усіма видами транспорту на території регіонів з інституціональною й інформаційною координацією.

Кожна група функціональних посередників у ТЛС, маючи свої інтереси в максимізації доходу від угоди, знаходиться в певній стадії ринкових взаємин на динамічному рівні кооперації, конфліктів, конкуренції. Якщо відносини у певній стадії розвитку орієнтовані на кооперацію та співпрацю, то з'являється можливість добровільних союзів (асоціацій), що створюють основу для формування транспортно-логістичних кластерів. Отже, регіональна ТЛС, що на стадії розвитку ринкових відносин її підсистем і ланок досягла рівня кооперації, стає основою та каркасом, що забезпечує формування добровільних об'єднань – транспортно-логістичних кластерів (ТЛК).

При цьому регіональні ТЛС є елементами системної форми організації, а ТЛК – мережевої форми організації, що відповідає прогресивним тенденціям трансформації організаційних структур і характеризуються як регіональні мережі підприємств [2]. Загально визнано, що будь-яка мережа, у тому числі і транспортно-логістична, володіє, принаймні, трьома ознаками: по-перше, в мережі беруть участь як мінімум три компанії-контрагента; по-друге, учасники погоджують, але не об'єднують свої функції і встановлюють довгострокові взаємозв'язки; по-третє, контрагенти здійснюють операції на підставі укладеного між ними контракту [3]. Відзначених ознак недостатньо для відображення мережевої форми організації взаємодії між суб'єктами ТР; тому пропонуються додаткові характеристики транспортно-логістичних мереж, представлені у порівнянні з системами в табл. 1.

Таблиця 1

Порівняльна характеристика ТЛС і ТЛК

Критерій	Транспортно-логістична система (системна форма)	Транспортно-логістичний кластер (мережева форма)
Автономність сторін	відсутня	присутня
Методи управління	адміністративні	ринкові
Інтеграція	вертикально-горизонтальна	горизонтальна
Тривалість відносин	довгострокові /середньострокові	середньострокові/короткострокові
Форма взаємодії учасників	застосування влади	співробітництво
Основа взаємодії	взаємозалежність	загальні цілі
Використовуваний ціновий механізм	закрите ціноутворення: нормування витрат, бюджетування	відкрите ціноутворення
Форма закріплення договірних відносин	класичний контракт	неокласичний контракт
Ступінь рівноправності взаємин	етноцентризм	поліцентризм

З урахуванням наведеного ТЛК, як мережева форма організації відносин суб'єктів, що діють на транспортному ринку, досліджується як сукупність принципово рівноправних і незалежних партнерів, між якими встановлені взаємозв'язки, засновані на взаємних зобов'язаннях і відповідальності, що функціонують за рахунок наявних ресурсів. Таким чином, транспортно-логістичні кластери виступають новим етапом у розвитку транспортно-логістичних систем на принципах добровільного об'єднання фірм, що є їх ланками і які зберігають свою незалежність у цьому співтоваристві, сприяючи більш ефективнішому використанню транспортно-логістичного потенціалу.

Без сумніву, об'єднання підприємств на основі кластерних технологій є одним із проявів інституційних відносин [4]. Інституційна природа кластерів обумовлена, в першу чергу, тим, що їхній появі на певній території повинні передувати певні соціально-економічні передумови, що сприяють об'єднанню підприємств в бізнес-мережі та налагодженню взаємин з органами влади регіону. Систематизація передумов формування ТЛК представлена на рис.

Так, наприклад, *просторові* передумови тісно пов'язані з проблемою територіального охоплення кластера та його межами, і, як правило, визначаються регіональною локалізацією. Зауважимо, що у світовій практиці кластерні моделі в різних країнах відрізняються за територіальним охопленням і можуть бути сформовані на рівні міста, регіону або країни. При цьому формування кластера на рівні країни можливе лише при її відносно невеликих розмірах [1, с. 94]. До важливих передумов формування кластерів у межах певної території необхідно віднести наявність агломерації, учасники якої починають кооперуватися навколо основної діяльності та реалізовувати загальні можливості через тісну співпрацю та взаємодію.

Інституційні передумови формування ТЛК пов'язані з упорядкуванням взаємодії (кооперація, тривалі господарські зв'язки і т. п.) між учасниками кластера та встановленням «правил гри» для подібного роду інтегрованих утворень, і в першу чергу на законодавчому рівні [1, с. 93]. Крім цього, реальні економічні відносини завжди характеризуються наявністю трансакційних витрат, диспропорціями в поширенні ринкової інформації (інформаційна асиметрія) і нерациональною поведінкою економічних агентів, що зумовлює як мінімум дві проблеми. Перша – пов'язана з недостатністю повної та об'єктивної інформації щодо напрямків кооперації, що має забезпечити загальні вигоди від міжгалузевої та міжсекторальної взаємодії, друга проблема стосується можливостей учасників чітко ідентифікувати свої інтереси з перспективами та завданнями розвитку «свого» регіону або території. Таким чином, об'єктивне існування вищезначених «провалів ринку» зумовлює неможливість ефективного кластерного будівництва шляхом самоорганізації його учасників. Тому виникає необхідність втручання держави в процес кластероутворення – у формі активного посередництва та реалізації підтримуючої функції, орієнтованої на подолання існуючих «провалів ринку». Процедура створення кластерів припускає залучення: представників регіональної та місцевої влади, які мають свої інтереси у ході розвитку територій, володіють достатніми важелями (правовими, фінансовими, адміністративними) для впливу на ситуацію у певному регіоні або території.

Доступність специфічних природних, а також факторних ресурсів впливає на спеціалізацію постачальників з урахування сформованих у межах певного регіону ринку праці, капіталу або технологій, що забезпечує *ресурсні* передумови для створення кластера.

Наявність базових інфраструктурних елементів, таких як розвинена транспортна мережа, транспортні організації, транспортні вузли, логістичні центри, великі складські приміщення тощо характеризують *інфраструктурні* передумови формування ТЛК.

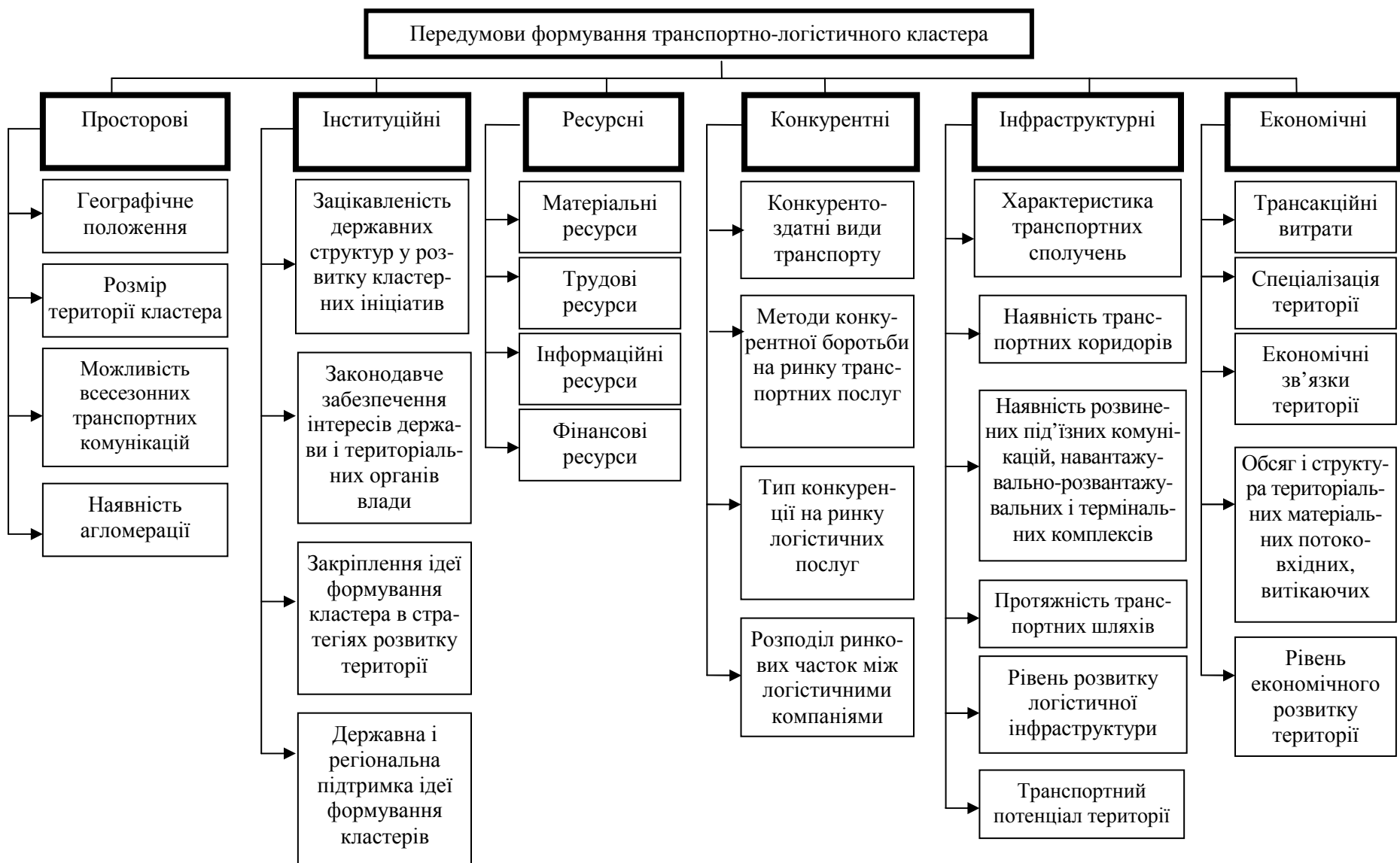


Рис. Передумови формування транспортно-логістичного кластера

Конкурентні умови формування ТЛК визначаються типом конкуренції, що існує на ринку транспортних та логістичних послуг, розподілом ринкових часток між транспортними та логістичними компаніями, що впливає на форми та методи конкурентної боротьби.

Рівень економічного розвитку регіону, його спеціалізація, які обумовлюють та визначають обсяги та структуру територіальних матеріальних вхідних та вихідних товаропотоків, створюють *економічні* передумови для формування ТЛК. З іншого боку, виникнення кластерів призводить до зміни економічної поведінки учасників ринку, визначає потребу створення нових елементів інфраструктури, сприяє виявленню «точок економічного зростання території» і, в кінцевому підсумку, виведенню економіки регіону на якісно новий рівень.

Типова структура, що характерна для будь-якої форми кластерного утворення, формується суб'єктами, організаціями та підприємствами, об'єднаними єдиними матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками. При цьому кластер концентрує в собі: ринкових суб'єктів, що формують, перетворюють і поглинають матеріальні потоки – виробників, комерційних посередників і споживачів; транспортні та експедиторські компанії, складські комплекси, розподільчі центри та термінали; інституційні органи; допоміжні організації (наприклад, ремонтно-сервісні підприємства); організації, які надають супутні послуги (наприклад, страхові) та ін.

На регіональному рівні ТЛК визначається як група географічно локалізованих взаємозалежних компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні та доставці вантажів і пасажирів, а також організацій, що обслуговують об'єкти інфраструктури та інших організацій, взаємодоповнюючих і підсилюючих сильні сторони один одного і реалізують конкурентні переваги цієї території [1, с. 49]. Структуру ТЛК формують:

- транспортна підсистема, що включає перевізників і транспортну інфраструктуру всіх видів транспорту, які входять до транспортного комплексу;
- фірми-посередники транспортно-логістичної діяльності (ТЛЦ, фірмові ЛЦ підприємств транспорту, експедиторських фірм); складська підсистема, що об'єднує всі складські термінали та організації, розташовані на території регіону; підсистема управління транспортно-логістичними ризиками; підсистеми страхування та охорони матеріального потоку;
 - підсистема науково-технічного та кадрового забезпечення;
 - підсистема інформаційного забезпечення, яка охоплює підприємства послуг зв'язку та передачі даних, техніку та канали зв'язку, техніку збору, зберігання й оброблення інформації;
 - підсистема фінансового забезпечення, тобто банківська й інвестиційна інфраструктура;
 - підсистема нормативно-правового забезпечення, поряд з юридичними особами, що включає державні та місцеві органи влади; підсистема митного оформлення [1, с. 47].

Найважливішою складовою ТЛК є транспортні та логістичні підприємства, а також ТЛЦ, що формують його ядро. Саме ядро кластерного утворення є джерелом зростання основних конкурентних переваг регіону і найбільш інвестиційно-привабливою складовою.

Фінансово-кредитна підсистема, стержнем якої, як правило, виступає регіональний банк з розгалуженою філіальною мережею, також є важливим елементом кластера, що розцінюється як його конкурентна перевага.

У забезпеченні єдності ТЛК суттєву роль відіграють органи державної влади та місцевого управління, створюючи рамкові умови взаємодії учасників цього інтеграційного утворення, формуючи міжнародний імідж і розвиваючи транспортну інфраструктуру. Крім того, заходи з боку держави стосуються стимулювання розвитку трьох чинників конкурентоспроможності кластера: людських ресурсів, інфраструктури та науково-дослідного потенціалу, що створюють факторні умови інноваційного розвитку кластера.

Ефективне функціонування таких кластерів здійснюється через створення необхідних умов для оптимізації управління товарно-матеріальними та пов'язаними інформаційними і фінансовими потоками на основі системного підходу й узгодження економічних інтересів усіх учасників.

Система відносин між учасниками ТЛК є складною за своєю природою і повинна включати в себе правовий, організаційний, економічний, інноваційний, інформаційний та інші механізми. Формування кластера пов'язано з налагодженням співробітництва між його учасниками, в результаті якого формуються економічні, технологічні й організаційні умови для спільної діяльності. Відносини усередині транспортно-логістичних кластерів засновані на довірчій взаємодії з перевізниками, клієнтами, посередниками, митницею, банком і багатьма іншими контрагентами. Розвиток ТЛК здійснюється також на основі укладання партнерських угод між різними галузями транспорту задля: надання комплексних послуг споживачам, розроблення схеми взаємодії між ними; створення єдиної логістичної бази даних з метою оптимального вибору маршрутів для перевезення вантажів клієнтів й аналізу всіх наданих транспортних послуг; аналізу вантажопотоків, створення та розвитку єдиної транспортної інфраструктури.

Прозорість каналів руху товару учасників ТЛК є однією з умов їх довірчих партнерських взаємин; зумовлює отримання інформації про потоки продукції, показники функціонування та забезпечує управління фактичними подіями в режимі реального часу. Відстежуючи за допомогою набору прикладних інструментів виконання трансакцій у масштабі усього ланцюга постачань, необхідно своєчасно вирішувати проблеми, що виникають, здійснюючи при цьому необхідні корективи для поліпшення виконання окремих операцій. Інтеграція взаємопов'язаних, але часто географічно розсіяних транспортно-логістичних операцій сьогодні стає можливою завдяки інноваціям у сфері веб-технологій: електронного обміну даними, глобальної системи позиціонування у вигляді супутникової системи зв'язку та навігації, що демонструють отримання переваги в інтеграції транспортних функцій, співпраці між учасниками транспортно-логістичних кластерів, що дозволяють знижувати витрати та підвищувати ефективність ланцюга постачань.

Науково-технічна та кадрова складова ТЛК забезпечує формування потенційних конкурентних переваг кластерів, адже фірми, які входять у кластерне утворення, гостріше відчувають тенденції попиту й оперативно реагують на них, пропонуючи інноваційні продукти та послуги за рахунок тісної співпраці та взаємодії. Постійна взаємодія сприяє формальному та неформальному обміну знаннями, співпраці між організаціями з взаємодоповнюючими активами та професійними навичками, що забезпечує отримання синергетичного ефекту.

Отже, ТЛК як стійке партнерство взаємопов'язаних організацій може мати потенціал, який перевищує суму потенціалів окремих складових. Це збільшення виникає як результат співпраці й ефективного використання можливостей партнерів на засадах тривалого поєднання кооперації та конкуренції. З погляду кластера як суб'єкта ринку результативність його функціонування може оцінюватися показниками самого кластера: прибутковість, сприйнятливість до інновацій, фінансові потоки і т. п.

Організація транспортного обслуговування на ТР на засадах використання логістично-кластерного підходу дозволяє подолати деякі недоліки галузевого (табл. 2).

Логістично-кластерний підхід спрямований на забезпечення стійкого та безпечного функціонування ТР, на якому гарантовано й ефективно задовольняється попит на транспортні послуги, що спирається на оновлену систему пріоритетів. Акцент має бути зроблений на мережеві форми співпраці на транспортному ринку у формі ТЛК, на удосконалення правових, економічних і адміністративних механізмів, що приводять до стійкого його якісного розвитку. Кінцевою метою, або основною ідеєю використання

логістично-кластерного підходу є підвищення рівня конкурентоспроможності усіх учасників кластера за рахунок: ефекту масштабу, зниження витрат, спільних проектів та оптимізації виробничих ланцюжків і структур, доступу до специфічних матеріальних і людських ресурсів, обміну знаннями і технологіями.

Таблиця 2

Порівняння характеристика логістично-кластерного та галузевого підходів

Параметри порівняння	Логістично-кластерний підхід	Галузевий підхід
Відносини та взаємозв'язок	Міцні та гнучкі форми взаємозв'язку. Сталий союз взаємозалежних компаній	Відсутність залежності учасників від успіху один одного, автономність
Економічний інтерес	Наявність спільного економічного інтересу в отриманні максимального прибутку та підвищення конкурентоспроможності кластера	Відсутність загального економічного інтересу між організаціями
Довгострокове співробітництво	Взаємодія для досягнення та підтримки конкурентних переваг. Спільне бачення майбутнього для кластера (загальна стратегічна мета)	Співпраця не на постійній основі; короточасні зв'язки для отримання одноразового результату
Роль інформації	Ключова роль інформації у формуванні кластера, існує інформаційний обмін між фірмами та їх співпраця, що забезпечує зниження трансакційних витрат	Відсутність інформаційних потоків між різними видами підприємств; високі трансакційні витрати
Територіальні межі	Географічна локалізація (як правило, за регіональним принципом)	Відсутність географічної компактності
Корпоративна культура	Сформовано певну корпоративну культуру, що забезпечує можливість обміну інформацією, досвідом, а також спільного навчання	Відсутність єдиної системи цінностей, зразків поведінки, обміну інформацією та досвідом
Інноваційний потенціал	Спільне використання компаніями інновацій	Великим компаніям належить провідна роль у інноваційному розвитку
Форми взаємодії	Поєднання двох принципів: конкуренції та кооперації	Конкурентна боротьба за місце на ринку за відсутності коопераційних зв'язків

Слід зауважити, що при високому рівні розвитку підприємства територіальних ТЛК обслуговують не тільки місцеві потреби у вантажних перевезеннях і мобільності населення, але і міжміські, міжрегіональні, а також міжнародні перевезення. Транспортно-логістичні послуги, що надаються клієнтам інших територій, регіонів і країн, забезпечують отримання доходів місцевими компаніями, спрямовуючи податки до місцевого бюджету. В цьому випадку ТЛК разом з іншими кластерами (переважно промисловими та товарними) складають виробниче ядро економіки країни, здійснюючи свій внесок до конкурентоспроможності.

Подальший розвиток економіки на основі логістично-кластерного підходу передбачає створення опорної мережі ТЛЦ і кластерів у межах формування інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. За таких умов загальні соціально-економічні результати виходять за межі розв'язання суто транспортних проблем і стосуються вирішення проблем більш широкого плану щодо впровадження інноваційних логістичних технологій і стимулювання інноваційних процесів, що дозволить підвищити конкурентоспроможність як регіонів, так і окремих галузей економіки. Проте головним підсумковим результатом стає формування нового образу мислення та способу ведення бізнесу. Це дозволить пов-

ною мірою реалізувати потенціал використання логістики як на мікро-, так і на макрорівні, за рахунок чіткої узгодженості дій усіх сторін, що беруть участь у відтворенні ВВП.

Однак до теперішнього часу в Україні ще не сформувалася «критична маса» необхідних передумов для вільного виникнення мезоструктур, що утворюють структуровану мережу найтісніше пов'язаних між собою господарськими зв'язками підприємств, тобто кластерів. За цих обставин саме держава повинна стати ініціатором створення транспортно-логістичних кластерів, розробивши державну стратегію випереджаючого розвитку ТЛК [5] і прийнявши відповідну програму, стержнем якої виступають: регіоналізація, максимальне підключення підприємств окремих регіонів до потужних міжнародних транспортних коридорів [6] на макрорівні, транспортно-логістичних або логістичних центрів на мікрорівні з використанням інформаційних технологій. Основною метою стратегії є посилення конкурентоспроможності національної економіки на ринку транспортних послуг, що передбачає інтеграційне перетворення української економіки у напрямі мережевої співпраці суб'єктів у формі регіональних ТЛК. При цьому вирішуються завдання не тільки оптимізації вантажних і транспортних потоків, зниження логістичних витрат, розвантаження транспортної мережі, але і надається довгостроковий імпульс розвитку економіки регіону, що активізує створення нових конкурентних переваг території.

Отже, врахування інноваційного логістично-кластерного підходу в реалізації вже затвердженої Транспортної стратегії України на період до 2020 року має забезпечити прискорення та безперервність просування товароматеріальних потоків, формування логістичної товаропровідної мережі, розширення міжрегіональних та міжнародних транспортно-економічних зв'язків тощо. Головною ж перевагою використання таких підходів стає можливість досягнення значного економічного ефекту за рахунок скорочення, як мінімум, на 30-40 % сукупних логістичних витрат у дистрибуції під час транспортування, зберігання і розподілу товароматеріальних потоків на основі оптимізації логістичних схем доставки, що впливає на ціни та конкурентоспроможність вітчизняних товарів на світових ринках.

Висновки та пропозиції. Мережевий характер розвитку сучасної економіки з підвищеною роллю транспортно-інфраструктурної складової в забезпеченні конкурентоспроможності територій зумовлює необхідність застосування логістично-кластерного підходу до розвитку транспортного ринку. Впровадження цього підходу передбачає формування транспортно-логістичних кластерів з підприємств, що виконують різні функції, але об'єднані одним технологічним процесом – транспортування та доставки товарів від виробників до їх споживачів, результатом якого є комплексний продукт – надійний та якісний сервіс транспортного обслуговування, створений зусиллями всіх учасників кластера, починаючи з тих, хто займався науковими розробками та підготовкою кадрів, і закінчуючи транспортними підприємствами та логістичними посередниками. Логістично-кластерний підхід засновано на врахуванні позитивних синергетичних ефектів регіональної агломерації, мережевих принципах організації господарського процесу та дифузії знань і вмінь на основі тісної співпраці між суб'єктами ТЛК регіону, що забезпечує ефективні інструменти для стимулювання як галузевого, так і регіонального розвитку.

Проте на цьому етапі, коли ще не сформувалася «критична маса» необхідних умов для вільного виникнення транспортно-логістичних кластерів, логічною передумовою їх формування в Україні стає створення регіональних транспортно-логістичних систем, що координують діяльність багаточисельних транспортних, експедиторських, інформаційних і інших логістичних посередників у регіонах, забезпечуючи високий рівень розвитку логістичного сервісу та транспортно-логістичної інфраструктури. При цьому вирішуються завдання не тільки оптимізації вантажних і транспортних потоків, зниження

логістичних витрат, розвантаження транспортної мережі, але і створюється довгостроковий імпульс розвитку економіки регіону, активізують нові конкурентні переваги території.

Загальні ж соціально-економічні результати створення опорної мережі ТЛЦ і кластерів у межах формування інтегрованої логістичної системи країни виходять за межі розв'язання суто транспортних проблем окремих регіонів, і стосуються вирішення проблем більш широкого плану, пов'язаних з підвищенням логістичного потенціалу нашої держави.

Список використаних джерел

1. *Меньшенина И. Г.* Кластерообразование в региональной экономике : монография / И. Г. Меньшенина, Л. М. Капустина. – Екатеринбург : Изд-во УГЭУ, 2008. – 154 с.
2. *Паламарчук Г.* Трансформация организационных структур в экономике Украины / Г. Паламарчук, А. Паламарчук // Экономика Украины. – 2005. – № 12. – С. 40-46.
3. *Евтодиева Т. Е.* Сравнительная характеристика системной и сетевой форм организации логистики / Т. Е. Евтодиева // Проблемы современной экономики. – 2011. – № 1 (37). – С. 169-171.
4. *Войнаренко М. П.* Кластеры в институційній економіці : монографія / М. П. Войнаренко. – Хмельницький : ХНУ, ТОВ «Тріада-М», 2011. – 502 с.
5. *Гриценко С. І.* Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С. І. Гриценко // Маркетинг в Україні. – 2007. – № 2. – С. 56-60.
6. *Сыч Е.* Проблемы развития транспортной системы приграничного региона / Е. Сыч, Е. Романенко // Экономика Украины. – 2001. – № 11. – С. 31-35.