

- поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, розвитку інтермодальних систем міжнародних перевезень;
- створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах.

УДК 338.47:656.61

### ПЕРСПЕКТИВЫ КЛАСТЕРНЫХ СТРУКТУР В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

*Чекаловец В.И., д.с.н., профессор,  
Гребенник Н.Г., к.с.н., доцент (ОНМУ)*

Структурные преобразования в морской отрасли, связанные с изменением системы управления морехозяйственным комплексом (МХК) Украины, активизация государственно-частного партнерства и возрастающая роль региональных факторов при разработке стратегии развития морского хозяйства страны требуют поиска и внедрения в хозяйственную деятельность морских предприятий и организаций новых форм их сотрудничества, предполагающих активное участие в этих процессах местных органов власти, научных и учебных заведений.

Одной из самых перспективных, отвечающих поставленным задачам в сфере реформирования системы управления и соответствия МХК Украины современным условиям хозяйствования на мировой рынке транспортной продукции и услуг, являются кластерные структуры.

Данная структура, объединяя представителей бизнеса, власти и науки, является неформальной организацией, основной целью которой является рост благосостояния региона и повышение уровня конкурентоспособности отрасли. Предприятия и организации, объединяясь в кластер, не теряют своей юридической и экономической самостоятельности, продолжают функционировать в условиях конкуренции, в то же время получают определенные преимущества.

Использование кластерной концепции в морской отрасли будет способствовать объединению усилий отдельных участников морехозяйственного комплекса Украины для достижения высокого экономического результата. Вместе с тем участие в кластере науки позволит скоординировать работу науки в направлении удовлетворения потребностей бизнеса и ускорить коммерциализацию научных разработок. Использование кластерной концепции в

приморском регионе позволит максимально эффективно использовать имеющийся транзитный потенциал региона, результатом чего будет решение ряда социально-экономических проблем как отрасли, так и региона. Кластерные структуры позволят выйти региону и отрасли, а также отдельным участникам хозяйствования на качественно новый уровень и конкурировать на мировой рынке транспортных услуг.

Принципы построения кластерных структур должны быть использованы при разработке новой системы управления морехозяйственным комплексом Украины. В частности, необходимо:

- привлекать к разработке как стратегии развития, так и к решению текущих научных задач предприятий и организаций портовой деятельности отраслевые научно-исследовательские организации, а также институты НАНУ;

- формировать «портфель заказов» специалистов отдельных специальностей в необходимых областях знаний совместно учебными заведениями, предприятиями и организациями портовой деятельности, чтобы избежать в дальнейшем избытка или недостатка кадров определенных специальностей;

- информировать ВУЗы о потребностях со стороны предприятий и организаций отрасли в подготовке или переподготовке своих специалистов, подавать заявки на проведение лекций, тренингов, деловых игр по необходимой тематике;

- местные власти при разработке планов развития региона должны учитывать планы развития функционирующих на их территории предприятий и организаций и, наоборот, центральным отраслевым властям необходимо принимать во внимание тенденции развития региона, в противном случае результатом будет значительное снижение уровня использования его потенциала.

УДК 338.484.2

### ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ І РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ

*Чижова Т.В., к.с.н., доцент (ХНТУ)*

Туризм як соціально-економічне й політичне явище на сьогодні представляє собою найбільш динамічно розвиваючу сферу в міжнародній торгівлі послугами. За останній час середньорічні темпи зростання числа прибуттів іноземних туристів у світі склали 5.1 %, валютних

надходжень 14 %.

Починаючи з 60-70-х років 20-го сторіччя, міжнародний туризм придбав всесвітнє охоплення. Якщо в 1950 р. число туристів в усім світі становило 25 млн., а оборот туристичної індустрії - 2,1 млрд. дол. США, то, згідно даним Всесвітньої туристичної організації при ООН, в 2006 р. у світі було зареєстровано 846,0 млн. прибуттів туристів, а надходження від міжнародного туризму досягли 733 млрд. дол. США. У результаті створився світовий туристичний ринок, у якому беруть участь практично всі країни.

Разом з тим динаміка міжнародних туристичних потоків вкрай нерівномірна, що обумовлено, в першу, чергу різними рівнями соціально-економічного розвитку країн і регіонів.

Якщо розглядати абсолютні показники надходжень від туризму, то світовим лідером продовжує залишатися Європа, що одержала в 2006 році додатково 26 млрд. і набрала в цілому 374 млрд. дол. США, що становить 51% від загальносвітових туристичних надходжень. Наведені дані не враховують надходження від міжнародного пасажирського транспорту, одержані компаніями, що перебувають за межами постійного місця проживання мандрівників, які виділяються в самостійну категорію, іменовану «міжнародний пасажирський транспорт». Незважаючи на неповне статистичне охоплення даної категорії надходжень, вони оцінюються в розмірі 17% від загальних міжнародних надходжень від туризму й пасажирського транспорту, або приблизно 148 млрд. дол. США в 2006 році. З урахуванням витрат загальна сума надходжень становить 881 млрд. дол. США. Таким чином, щодня міжнародний туризм дає близько 2,4 млрд. дол. США.

Для багатьох країн витрати туристів на проживання, харчування, місцевий транспорт, розваги й відвідування туристичних визначних пам'яток й інші витрати становлять істотну частку в їхній економіці. При цьому підвищується рівень зайнятості населення й можливості для подальшого розвитку. В цих умовах набуває значимість комплексний розвиток туристичної інфраструктури - транспорт, підприємства харчування, індустрія розваг й ін.

Найбільш характерними тенденціями світового туризму в цей час є диверсифікованість туристичного продукту, пошук нових туристичних напрямків, скорочення середньої тривалості

туристичних поїздок, вибір альтернативних місць розміщення й транспорту, а також загальний тиск цін.

Однієї з актуальних проблем є проблема транспортної складової в забезпеченні розвитку туризму. Це відноситься до авіа-, залізничного, водного й автосполучення, будівництва автомобільних доріг. Дуже важливо раціонально розвивати й ефективно використовувати всі елементи транспортної системи, з метою запобігання диспропорцій всередині всієї транспортної складової. Розвиток всебічної транспортної системи дозволить розширити туристичний потенціал як окремих регіонів, так і країн в цілому, що призведе до додаткових фінансових надходжень в економіку.

**УДК 656.078.8**

**ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ  
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОГО  
ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ  
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ  
КОРИДОРІВ**

*Якименко Н. В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Транзитний потенціал міжнародних транспортних коридорів (МТК) визначається як наявні та потенційні можливості, наявність факторів виробництва послуг та забезпеченість ключовими видами ресурсів МТК, які відображають його спроможність виробляти необхідну кількість транспортних послуг для відповідного зовнішнього ринку.

Сукупність якісних та вартісних характеристик транспортних послуг окремо взятого МТК, які сприяють створенню переваги даних послуг перед транспортними послугами конкуруючих МТК, визначає конкурентоспроможність цього МТК по завоюванню чи освоєнню даним МТК певної частки ринку транзитних послуг на певному напрямку світового товароруку.

Конкурентоспроможність транзитного потенціалу МТК визначається переліком факторів (табл.).

*Таблиця*

*Групи факторів та показники конкурентоспроможності МТК*

Групи факторів	Показники конкурентоспроможності МТК
1	2
<i>Просторово-географічна</i>	Відстань (довжина маршруту) перевезення; строки (час, швидкість) доставки; тариф за перевезення вантажу