

Карпенко О.О.

## ОБҐРУНТУВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Обґрунтовано доцільність формування транспортно-логістичних кластерів для забезпечення подальшого розвитку транспортної системи України, розроблено основні етапи формування транспортно-логістичного кластера, досліджено переваги для транспортно-логістичних підприємств – учасників транспортно-логістичних кластерів, визначено склад основних учасників транспортно-логістичного кластера у Київській області, запропоновано інтегральний показник ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств.*

**Ключові слова:** транспортно-логістичні підприємства, транспортно-логістичний кластер, ефективність кластеризації транспортно-логістичних підприємств.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Ефективність національної економіки, економічне зростання, стійкість розвитку територіальних комплексів та зовнішньоекономічної діяльності традиційно визначаються функціонуванням транспорту. Транспорт країни відображає рівень національної економіки та її конкурентоспроможність, а також формує умови в налагодженні довгострокових стратегічних зв'язків і співпраці всіх економічних суб'єктів незалежно від форм власності та галузевої належності.

У числі пріоритетних напрямків підвищення ефективності роботи транспорту, поряд з розвитком технічних засобів, необхідністю оновлення основних засобів транспорту на якісно новому рівні, впровадженням нових прогресивних технологій, інформатизацією перевізного процесу виділяються проблеми забезпечення координації діяльності різних видів транспорту, розвитку змішаних перевезень вантажів по міжнародних транспортних коридорах, комплексного вирішення регіональних транспортних проблем, інтеграції українського ринку транспортних послуг у світову транспортну систему.

Крім того, на український транспортний ринок значно впливають процеси глобалізації, тобто створення єдиної загальносвітової транспортної системи, здатної задовольняти потреби в перевезенні вантажів і пасажирів з будь-якої точки земної кулі в будь-яку іншу точку без значного впливу на цей процес національних кордонів.

Розвиток інтеграційних процесів на транспорті в умовах глобалізації світової економіки створює організаційно-економічні передумови для формування і розвитку транспортно-логістичних кластерів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В економічній літературі останніх років з'явився ряд робіт, які свідчать про зростання зацікавленості вчених проблемою підвищення ефективності транспортно-логістичних підприємств. Питання, пов'язані зі створенням транспортно-логістичних кластерів, досліджували в своїх роботах науковці: І.Г. Смирнов [2], О.А. Чупайленко [3], Є.С.Альошинський, К.В. Білан [4], Т.А. Прокоф'єва [5], С.І. Гриценко [6], Є.М. Сич, О.В. Бойко [7], О.В. Онищенко [8] та багато інших авторів.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми.** Аналіз публікацій показав, що питання, пов'язані з формуванням і функціонуванням транспортно-логістичних кластерів та обґрунтуванням ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств, розроблені недостатньо і потребують подальших досліджень.

---

**Формування цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є дослідження теоретичних та практичних аспектів формування та функціонування транспортно-логістичних кластерів й обґрунтування ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте, транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС, відрізняючись суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Необхідно виробити нову ідеологію формування та перспективного розвитку національної транспортної системи як цілісного об'єкта державного регулювання.

Метою розвитку транспортної системи є створення умов для соціально-економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і життєвого рівня населення завдяки забезпеченню належної якості транспортних послуг та задоволенню соціальних, зовнішньоторговельних, оборонних та природоохоронних потреб суспільства [1].

На думку автора, подальший розвиток транспортної системи України має ґрунтуватися на створенні передумов керованого поширення інтеграційних процесів суб'єктів транспортно-логістичної діяльності (передусім транспортно-логістичних підприємств) шляхом формування транспортно-логістичних кластерів (далі – ТЛК), заснованих на засадах багаторівневої вертикальної й горизонтальної інтеграції, представленої у територіальному та міжрегіональному аспектах та орієнтованих на модернізацію транспортної інфраструктури й підвищення якості транспортно-логістичних послуг.

Це підтверджується тим, що транспортно-логістична кластеризація в ЄС розглядається як подальший розвиток Пан'європейського транспортно-логістичного простору, що акцентовано в програмних документах ЄС – Білих книгах з розвитку транспортної галузі (2001; 2006) та «Дорожньої карти з формування Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентно-спроможної та ресурсно-ефективної транспортної системи» (2011) [2].

На цей час в Центральній і Східній Європі діє близько 25 основних і 60 другорядних транспортно-логістичних кластерів. Наприклад, створений в 2003 р. транспортно-логістичний кластер в Словенії налічує в своєму складі 13 компаній і 3 установи, які займаються експедируванням і доставкою вантажів, надають портові послуги, розробляють освітні програми і вирішують питання, пов'язані із забрудненням повітря. Кінцева мета кластера полягає в забезпеченні сприятливих умов, які дозволять учасникам надавати комплексні транспортно-логістичні послуги для досягнення успіху на європейському ринку [3, с.536].

Формування ТЛК є новим етапом розвитку транспортної системи на принципах добровільного об'єднання економічно незалежних підприємств і організацій логістики [4]. ТЛК – це міжгалузеве добровільне об'єднання підприємницьких структур, транспортно-логістичної інфраструктури, громадських та інших організацій, що спеціалізуються на перевезенні вантажів, зберіганні та вантажопереробці, транспортно-експедиторському, логістичному сервісному обслуговуванні та управлінні, співпрацюють з науковими, освітніми установами, органами державної та регіональної влади з метою підвищення конкурентоспроможності на вітчизняному та світовому ринку транспортно-логістичних послуг [5].

ТЛК передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат [6].

---

За своєю природою ТЛК є обслуговуючим кластером, який задовольняє потреби інших учасників за допомогою надання транспортно-логістичних послуг, що забезпечують зв'язок між економічними суб'єктами за рахунок переміщення потоків у часі та просторі. З цієї точки зору ТЛК на рівні окремого регіону має дуальний характер і може розглядатися як з позиції самостійного утворення, тобто самостійної форми кластерної організації взаємодії суб'єктів транспортного ринку на інтеграційній основі, так і з позиції інфраструктурного елемента, що забезпечує транспортно-економічні зв'язки певного регіону або території [7].

Найважливішою складовою ТЛК є транспортно-логістичні підприємства, розташовані у найважливіших центрах перетину і зародження вантажів та товаропотоків, безпосередньо залучені до процесу надання послуг [8, с.145].

Кластеризація транспортно-логістичних підприємств є однією з ефективних форм організації взаємодії учасників повного ланцюга доставки вантажів, що забезпечує конкурентоспроможність транспортно-логістичної продукції на міжнародному, національному, а також регіональному рівнях.

Преваги для транспортно-логістичних підприємств – учасників ТЛК: розширення та зміцнення взаємозв'язків у своєму сегменті ринку; забезпечення гарантованого ринку надання послуг; підвищення доступності фінансових ресурсів; розширення інформаційної та клієнтської бази; поліпшення умов для появи та реалізації нових ідей; активізація інноваційних та інвестиційних процесів; підвищення гнучкості в організації діяльності; підвищення ефективності виробництва за рахунок скорочення витрат (на маркетинг, рекламу, підготовку кадрів тощо); поліпшення якості робочої сили; розширення можливостей виходу на зарубіжні ринки; зменшення витрат за рахунок ефекту масштабу; доступ до досвідченої та висококваліфікованої робочої сили та невідвратної передачі знань і навичок; можливість ефективного використання ресурсної бази; збільшення продуктивності; взаємне збагачення досвідом, знаннями, ідеями; вільний доступ до інформації щодо маркетингу, технологій, потреб споживачів, конкурентів та обмін інформацією щодо різних аспектів діяльності; формування єдиних фінансових відносин, взаємна фінансова підтримка між усіма членами кластера, можливість залучення додаткових фінансових ресурсів (отримання грантів, кредитів), інвестицій (внутрішніх, державних та прямих іноземних інвестицій); можливість більш активного, ефективного та раціонального використання капіталу; можливість доступу до спеціалізованих факторів виробництва і людських ресурсів, взаємодоповнюваність складових частин кластера завдяки проведенню наявного ефективного спільного маркетингу, рекламних компаній тощо.

З урахуванням регіональних особливостей в Україні найбільш перспективними центрами щодо формування ТЛК можна вважати Київ, Харків, Дніпропетровськ, Одесу, Запоріжжя, Львів, які одночасно є також провідними центрами Львівської, Одеської, Придніпровської, Південно-Західної та Південної залізниць. Це дозволить створити єдину Європейсько-Азіатську транспортну систему із загальною інфраструктурою; забезпечити вільне пересування транспортних засобів і вільне переміщення вантажів; створити умови для ефективного функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів і логістичних центрів на взаємовигідній і рівноправній основі; погоджено формувати тарифну політику на послуги транспорту згідно із світовими стандартами комплексного транспортно-експедиторського обслуговування [6].

У ході дослідження відповідно до алгоритму кластерного зонування регіону для Київської, Харківської, Дніпропетровської, Одеської, Запорізької, Львівської областей було виконано розрахунки: коефіцієнта локалізації галузей на основі експорту, коефіцієнта виробництва на душу населення та коефіцієнта спеціалізації регіону в даній галузі. В результаті було визначено, що найперспективнішим є формування ТЛК у Київській області.

З огляду на вигідне геостратегічне положення Київська область має потужний транзитний потенціал на шляху торгово-економічних зв'язків Північ – Захід – Центр – Схід – Південь (оскільки м. Київ виступає центральним транспортним вузлом країни). Постійні іноземні інвестиції та концентрація наукових та інноваційних досліджень дозволять об'єднати

більшість транспортних, логістичних, експедиторських, страхових, складських підприємств у єдиний транспортно-логістичний комплекс, здатний забезпечити всі можливі послуги на принципово новому якісному рівні, знижуючи рівень витрат за рахунок кооперації та впроваджуючи нові технології та інновації, що, в свою чергу, прискорить процеси перевезень, дозволить підняти загальний економічний рівень регіону і сприятиме зростанню конкурентоспроможності вітчизняних транспортно-логістичних послуг.

Крім того, відповідно до Стратегії розвитку Київської області на період до 2015 року (далі – Стратегія розвитку) пріоритетними були обрані завдання щодо покращення транспортної інфраструктури, логістичного сектору та створення відповідної транспортно-логістичної бази для задоволення потреб споживачів даного сектору на максимально високому рівні [9].

Формування ТЛК у Київській області рекомендується здійснювати у декілька етапів (рис. 1).



**Рис. 1. Етапи формування транспортно-логістичного кластера**

*Джерело: авторська розробка*

Метою формування ТЛК у Київській області є: сполучення транспортних і логістичних послуг в єдиний комплекс, розвиток транспортно-логістичних підприємств, забезпечення повного комплексного документарного оформлення, прискорення темпів впровадження інноваційних технологій, розбудова інфраструктури за рахунок залучення інвестицій тощо для задоволення попиту споживачів транспортних послуг на рівні вимог світового ринку.

Завданням запропонованого ТЛК виступає інтеграція транспортної системи Київської області у національну та світову транспортні системи шляхом підвищення рівня розвитку транспортної інфраструктури на базі основних транспортних магістралей, досягнення максимальної ефективності транспортних процесів; зниження частки транспортної складової у вартості кінцевої продукції у внутрішньому, транзитному й експортно-імпортному сполученні.

Важливим етапом є визначення напрямків роботи ТЛК, складу його основних учасників (рис. 2), вибір фасилітатора (спеціаліста щодо формування і підтримки кластерних ініціатив), визначення ядра кластера, налагодження зв'язку між всіма учасниками.

Формування та функціонування ТЛК в рамках Стратегії розвитку матиме ряд переваг: підтримку обласної й міської адміністрації; виконання реальних завдань, необхідних для розвитку області; одержання коштів на розвиток кластера з обласного й міського бюджетів; допомога в розвитку науки в транспортно-логістичній сфері; розширення інноваційних та конкурентоспроможних можливостей підприємств регіону; отримання допомоги в популяризації кластерних ініціатив через засоби масової інформації; поліпшення якості транспортування вантажів і пасажирів тощо.

Підтримка учасників ТЛК має відбуватися також внаслідок тісної співпраці з Асоціацією міжнародних експедиторів України (АМЕУ), Асоціацією транспортно-експедиторських організацій України «Укрззовніштранс», Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП) та Центром транспортних стратегій.

Для функціонування ТЛК на ринку транспортно-логістичних послуг необхідно буде здійснити процес формалізації кластерної ініціативи, а саме: розробити положення про кластер, підписати договір між учасниками кластера, орендувати приміщення для координаційного центру кластера, набрати необхідний кваліфікований персонал. Після процесів формалізації ТЛК набуде чинності як організація спільної діяльності на добровільних засадах. Наступні дії: спільний маркетинг ринку транспорту і логістичних послуг; пошук грантів та інвестиційних ресурсів для здійснення інноваційної діяльності науково-навчальними закладами кластера; презентації ТЛК для державних органів влади (круглий стіл) та потенційних клієнтів, інвесторів, зарубіжних партнерів та майбутніх членів ТЛК; реклама в засобах масової інформації про діяльність та переваги кластера.

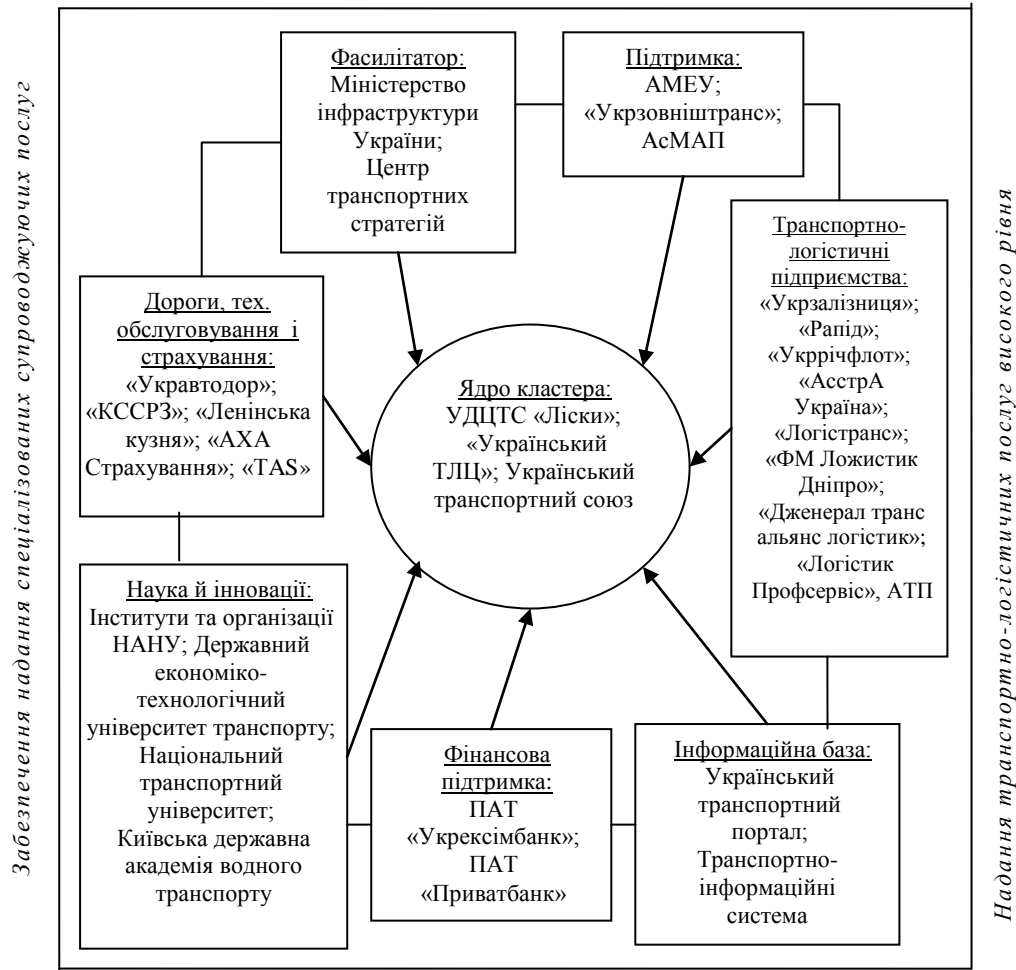
Останнім етапом щодо формування ТЛК є прогнозування ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств. Для цього в ході дослідження з використанням методу експертної оцінки було розроблено формулу для розрахунку інтегрального показника ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств (ІП):

$$ІП = 0,451 * K_{ee} + 0,115 * K_{se} + 0,123 * K_{nte} + 0,311 * K_{eкол} , \quad (1)$$

де  $K_{ee}$  – коефіцієнт економічної ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств;  $K_{se}$  – коефіцієнт соціальної ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств;  $K_{nte}$  – коефіцієнт науково-технічної ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств;  $K_{eкол}$  – коефіцієнт екологічної ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств.

Значення інтегрального показника ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств, розраховане за запропонованою формулою з урахуванням питомої ваги кожного з коефіцієнтів стане основою для обґрунтування доцільності формування ТЛК. Якщо прогнозне значення інтегрального показника буде більше фактичного, формування ТЛК буде визнано доцільним.

Відстеження змін у динаміці діяльності транспортно-логістичних підприємств та кластера в цілому з метою визначення інтегрального показника ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств здійснюватиме координаційний центр всередині ТЛК.



Науковий, інноваційний, фінансовий аспекти діяльності ТЛК

Рис.2. Склад транспортно-логістичного кластера ТЛК Київської області  
Джерело: авторська розробка

Таким чином, поряд з аналізом відомих переваг кластеризації транспортно-логістичних підприємств для самих підприємств, споживачів їх послуг, регіону присутності та економіки країни в цілому є доцільним враховувати результати розрахунків запропонованого інтегрального показника ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Формування та функціонування ТЛК в Київській області сприятиме формуванню ефективної системи узгоджених соціально-економічних змін, підвищенню конкурентоспроможності економіки транспортної галузі і регіону присутності. Результатом роботи ТЛК стане: оптимізація виробничих процесів і науково-дослідних робіт, посилення сукупного підприємницького потенціалу учасників кластера; раціональне використання наявних ресурсів і полегшення доступу до індивідуально недоступних цінностей (технологій, рідкісних матеріалів, управлінського досвіду); утримання високої фінансової стабільності кожного окремого підприємства – учасника кластера завдяки фінансовій стійкості і незалежності партнерів; забезпечення виробничо-технологічної незалежності кластера і досягнення високої конкурентоздатності технологічно-інноваційного потенціалу в умовах конкуренто напруженого ринкового середовища; розвиток системи інноваційного

---

---

менеджменту, що передбачає використання новітніх управлінських технологій організації ТЛК; удосконалення організаційної структури і оптимізація функціональних проявів і партнерських зв'язків; підвищення знань та навичок персоналу різного рівня через внутрішньокластерну систему підвищення кваліфікації та обмін досвідом між учасниками транспортно-логістичного кластера, міжпартнерські стажування і реалізація принципів корпоративної культури; адекватний правовий захист інтелектуальної власності і всіх аспектів діяльності кластера; забезпечення високого рівня інформаційного середовища кластера та обраного регіону тощо.

За попередніми підрахунками формування ТЛК у Київській області дозволить зменшити сумарні логістичні витрати на 10-15%; скоротити час доставки вантажу споживачам на території регіону на 10-20%; знизити втрати вантажів на 5-10%; зменшити сукупні складські запаси на 30-40%; значно підвищити якість взаємодії різних видів транспорту тощо.

Формування ТЛК у Київській області дозволить розширити пропускну спроможність дорожньо-транспортної мережі за рахунок будівництва кільцевих об'їзних магістралей, розподілити загальне транспортне навантаження шляхом взаємодоповнення та кооперації всіх видів транспорту та супроводжуючого обслуговування, оновити рухомий склад транспорту за рахунок іноземного інвестування, підняти рівень логістичних та складських послуг на новий рівень за системою «від дверей до дверей», проводити вчасний ремонт та техобслуговування транспорту за рахунок створення нових робочих місць в сфері інженерно-технічного обслуговування кластера, збільшити приток державних коштів за рахунок зацікавлення уряду в покращенні транспортної інфраструктури.

Формування мережі ТЛК в Україні дозволить забезпечити баланс інтересів учасників перевезень, підвищити ефективність роботи всіх видів транспорту, зокрема, при організації змішаних перевезень, підвищити соціальну й економічну ефективність функціонування транспортно-логістичних підприємств, що дозволить максимально задовольнити потреби споживачів у перевезеннях і сприятиме збільшенню вантажопотоків. Крім того, застосування кластерного підходу для модернізації транспортної системи сприятиме зростанню продуктивності та інноваційної активності транспортно-логістичних підприємств – учасників ТЛК, а також підвищенню інтенсивності розвитку малого і середнього підприємництва, активізації залучення інвестицій, забезпеченню прискореного соціально-економічного розвитку, що в кінцевому результаті дозволить збільшити кількість нових робочих місць, рівень заробітної плати, надходження до бюджетів усіх рівнів та підвищити конкурентоспроможність економіки України в цілому.

Подальші дослідження будуть присвячені обґрунтуванню інноваційно-інтеграційної парадигми кластеризації транспортно-логістичних підприємств.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]: розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 №2174-р. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
2. Смирнов І. Г. Транспортно-логістичні кластери в ЄС та інтеграція України в ці структури [Електронний ресурс] / І. Г.Смирнов // Актуальні проблеми економічного і соціального розвитку регіону. - 2012. - Режим доступу: [http://ea.dgtu.donetsk.ua:8080/bitstream/123456789/19844/1/66\\_Smirnov.pdf](http://ea.dgtu.donetsk.ua:8080/bitstream/123456789/19844/1/66_Smirnov.pdf)
3. Чупайленко О. А. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні [Текст] / О. А. Чупайленко // Вісник Національного транспортного університету. – 2013. – № 28. – С. 535-544.
4. Альошинський Є. С. Розробка пропозицій щодо створення транспортно-логістичного кластера Харківської області / Є. С. Альошинський, К. В. Білан // Восточно-Европейський журнал передових технологій. – 2013. – № 3(3). – С. 29-33. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vejpte\\_2013\\_3\(3\)\\_9.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vejpte_2013_3(3)_9.pdf)

- 
5. Прокофьева Т. А. Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры евроазиатских международных транспортных коридоров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.jura.lt/en/internetpublications/9112-iskirtinis-interviu-vladimiraschikvadz-ekonomika-uga-koncentruota-politikos-iraika>
  6. Гриценко С. И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития [Текст] / С. И. Гриценко. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 218 с.
  7. Сич Є. М. Кластерно-логістична модель розвитку національного ринку транспортних послуг [Текст] / Є. М. Сич, О .В. Бойко// Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць: Випуск 36. – Київ: НАУ, 2013. – С. 94-101.
  8. Онищенко О. В. Реінжиніринг бізнес-процесів авіапідприємств транспортно-логістичного кластера [Текст] / О. В. Онищенко // Бизнес Информ. – 2013. – №1. – С.144-150.
  9. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2015 року та Стратегія розвитку Київської області на період до 2015 року [Електронний ресурс] / Київська обласна державна адміністрація. – Режим доступу: <http://www.uazakon.com/big/text1090/pg1.html>.

**Карпенко О.А.**

### **ОБОСНОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ КЛАСТЕРИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

*Обоснована целесообразность формирования транспортно-логистических кластеров для обеспечения дальнейшего развития транспортной системы Украины, разработаны основные этапы формирования транспортно-логистического кластера, исследованы преимущества для транспортно-логистических предприятий - участников транспортно-логистических кластеров, определен состав основных участников транспортно-логистического кластера в Киевской области, предложен интегральный показатель эффективности кластеризации транспортно-логистических предприятий.*

**Ключевые слова:** транспортно-логистические предприятия, транспортно-логистический кластер, эффективность кластеризации транспортно-логистических предприятий.

**Karpenko O.**

### **EVALUATION OF THE EFFECTIVENESS OF CLUSTERING OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS COMPANIES**

*The feasibility of transportation and logistics cluster to ensure further development of the transport system of Ukraine is substantiated, the main stages of formation of transportation and logistics cluster are developed, the advantages for transportation and logistics companies participating in the transportation and logistics clusters are investigated, the stakeholders involved in the transportation and logistics cluster in the Kiev region are defined, the integrated indicator of the effectiveness of clustering of transport and logistics companies is offered.*

**Keywords:** transportation and logistics companies, transportation and logistics cluster, clustering efficiency of transportation and logistics companies.