

УДК 332.122:338.47

Лифар В. В.

Запорізький національний технічний університет

ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТОЗДАТНОЇ ТРАНЗИТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ

Визначено поняття «конкурентоздатна транзитна система регіону», показано зв'язок між конкурентоздатною транзитною системою регіону і конкурентоздатністю регіону. В роботі розкрито можливий вплив транспортної кластеризації на конкурентоздатність транзитної системи регіону, базуючись на створенні конкурентних переваг, конкурентоздатної транзитної послуги і комплексному використанні потенціалу території.

Ключові слова: транзитна система регіону, конкурентоздатність, транзитна послуга, конкурентна перевага, транспортна кластеризація.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку економіки проблема конкурентоздатності займає центральне місце в економічній політиці України. Створення конкурентних переваг у різних галузях, зокрема у транспортній сфері з метою ефективного використання транзитного потенціалу країни та її регіонів, постає стратегічним напрямом діяльності держави. При цьому формування конкурентоздатності стосується усіх рівнів ієрархії: продукції (транзитна послуга), галузі (транспортний комплекс), регіону (транзитна система регіону). Сьогодні для вітчизняних транспортних підприємств завдання підвищення конкурентоздатності транзитних послуг є особливо актуальним у зв'язку з майбутньою євроінтеграцією. Однак незадовільний стан матеріально-технічної бази, високі витрати і затримки на митниці, низький рівень логістичного обслуговування, бюрократичні перепони не дозволяють позитивно вирішити це завдання. Для успішної конкурентної боротьби транспортним підприємствам необхідно не тільки оновити основні фонди, технологічне обладнання, але й вивчати внутрішній і зовнішній ринок транзитних перевезень, проводити маркетингові дослідження, здійснювати управлінський вплив на власну конкурентоздатність і визначати її основні напрями. Одним з таких напрямів є створення конкурентоздатної транзитної системи регіону.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем економічного зростання регіонів на засадах підвищення їх конкурентоздатності присвячені роботи М.І. Долішнього [1], О.І. Амоші [2], В.В. Оскольського [3] та ін. Зокрема, питання, пов'язані з використанням транзитного потенціалу регіонів, досліджували Н.Ю. Ткаченко [4], А.П. Неживенко [5], О.В. Мініна [6]. Окремі організаційні та економічні аспекти проблеми кластерного розвитку регіонів знайшли своє відображення в доробках зарубіжних вчених М. Портера [7], К. Кетельса [8], В. Прайса [9]. Серед українських вчених варто зазначити праці М. Войнаренка [10], Н. Мікули [11], І. Мартиняка [12], В. Дубницького [13]. Однак, як показав аналіз літератури за тематикою, найменш дослідженим є транспортний кластер, питанням формування якого присвячені роботи С.І. Гриценка [14], І.М. Годя (транспортно-логістичний кластер) [15], С.В. Крижановського (морський кластер) [16], а також напрацювання російських вчених Є.Б. Кібалова [17], І.Ю. Квятковської [18].

Виокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми. Однак, не дивлячись на наявні напрацювання, недостатньо вивченими залишаються питання, пов'язані з формуванням конкурентоздатної транзитної системи регіону. Особли-

вої уваги потребують дослідження взаємозв'язку між транспортною кластеризацією регіону і конкурентоздатністю його транзитної системи.

Мета статті. Розкрити вплив транспортної кластеризації на формування конкурентоздатної транзитної системи регіону.

Викладення основного матеріалу. Вчені, що досліджували транзитний потенціал, надавали визначення поняттям «транспортна система», «транспортний комплекс», «транзитний потенціал». Однак, важливим є розуміння поняття «транзитна система регіону», зокрема «конкурентоздатна транзитна система регіону». Враховуючи визначення транспортної системи, транзитного потенціалу інших авторів [4-6], можна стверджувати, що транзитна система регіону – це сукупність шляхів сполучення, транспортних засобів, складових управління усіма видами транспорту, обслуговування і зв'язку, які використовуються для здійснення транзитних перевезень територією регіону. Крім того, слід чітко розрізняти поняття «транзитний потенціал транспортної системи» і «транзитний потенціал регіону». Різниця полягає в тому, що в понятті «транзитний потенціал регіону» акцент зроблено не тільки на транспортній складовій, але й на територіальній. У визначенні транзитного потенціалу регіону транспортна і територіальна складові є взаємопов'язаними і взаємозалежними. Крім того, відмінність транзитного потенціалу транспортної системи і транзитного потенціалу регіону полягає у наборі ресурсів, що характеризують кожен з них. Тому можна зробити висновок, що транзитний потенціал транспортної системи є складовою системи вищого порядку – транзитного потенціалу країни або регіону.

Важливим є розуміння конкурентоздатності, яке, в цілому, представляє собою складне багаторівневе поняття. У зв'язку з цим можна стверджувати, що основоположний рівень забезпечення конкурентоздатності – макроекономічний, на якому визначаються основні умови функціонування всієї транзитної системи країни. На мезорівні формуються перспективи розвитку транспортних підприємств в регіоні. На мікрорівні конкурентоздатність представлена у формі співвідношення ціни та якості транзитної послуги конкретного транспортного підприємства.

Матеріальною основою транзитної системи регіону є транспортна система. Тому конкурентоздатність транзитної системи залежить, в першу чергу, від стану транспортної системи в регіоні. Між конкурентоздатністю транзитної системи регіону і конкурентоздатністю регіону є безпосередня пряма залежність: формування конкурентоздатної транзитної послуги веде до формування конкурентоздатної транзитної системи, що, в свою чергу, впли-

ває на підвищення конкурентоздатності регіону. Таким чином, конкурентоздатність регіону визначається конкурентоздатністю його продукції, а під конкурентоздатністю регіону як суб'єкта ринкових відносин розуміється здатність виступати на ринку нарівні з конкуруючими суб'єктами.

У свою чергу, конкурентоздатність транзитної системи регіону визначається як наявністю певних конкурентних переваг, так і здатністю регіональних органів влади створювати умови регіональним транспортним підприємствам для досягнення й утримання цих переваг. Конкурентні переваги транзитної системи можливо отримати за рахунок:

- транспортних потужностей;
- конфігурації шляхів сполучення і схем транспортування;
- матеріально-технічних параметрів;
- інформаційного забезпечення;
- високої якості транзитних послуг і логістичного сервісу;
- збалансованих витрат і тарифів на транзитні перевезення.

Система інтеграції та взаємозамінності між видами транспорту веде до ефективного використання можливостей транспортної системи та створення конкурентних переваг, що поступово приведе до формування конкурентоздатної транзитної системи регіону (рис. 1).

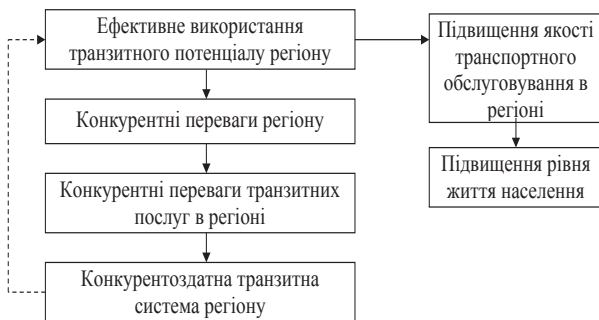


Рис. 1. Забезпечення конкурентоздатної транзитної системи регіону

Як було з'ясовано вище, конкурентоздатність транзитної системи регіону базується на конкурентоздатності транзитної послуги. В свою чергу, конкурентоздатність транзитної послуги складається з певних визначальних факторів: якість, ціна, логістичний сервіс, маркетинг.

Виходячи з аналізу вітчизняної і зарубіжної літератури та проектуючи розуміння конкурентоздатності на об'єкт дослідження, можна зазначити, що конкурентоздатність транзитної системи регіону – це здатність системи задовольняти потребу в транзитних перевезеннях у даному регіональному просторі, здійснювати транзитні послуги, яка відображає в об'єктивній формі відмінності цих послуг при зіставленні з аналогічною продукцією в певний проміжок часу. В цьому визначенні закладено три головних ознаки: 1) простір, територія; 2) фіксований проміжок часу; 3) пізнання у порівнянні. Щоб бути визнаною конкурентоздатною, транзитна система повинна відповідати двом вимогам: бути вагомим суб'єктом в міжнародній транспортній системі з відповідною інформаційною базою для порівняння і відповідати міжнародним стандартам міжнародних транзитних перевезень.

Створити конкурентоздатну транзитну систему можливо за рахунок розробки кластерних структур. Теоретичне обґрунтування ролі кластерів у

підвищенні конкурентоспроможності регіону зробив М. Портер у моделі-ромбі, який є системною моделлю конкурентоздатності регіону. Одна з вершин ромбу, тобто один з факторів конкурентоздатності регіону, – це кластери, визначені як «суміжні та обслуговуючі галузі» [7].

Засновник теорії кластерів довів, що саме кластерна форма економічної взаємодії дозволяє досягти успіхів на глобальному ринку не тільки економічним суб'єктам, що входять до складу кластеру, але й регіонам. Як свідчить зарубіжний досвід, формування кластерів підвищує конкурентоздатність регіонів на світовому ринку за рахунок отримання певних переваг для регіональних органів управління, для регіонального бізнесу, для учасників кластеру. З позицій регіонального управління створення транспортного кластеру призведе до: збільшення рівня зайнятості; збільшення відрахувань у бюджет різних рівнів; зростання інвестиційної привабливості регіону. Для бізнесу регіону переваги проявляться у наступному: поява можливостей для виходу на глобальні ринки; удосконалення ринкової інфраструктури; стимулювання малого і середнього бізнесу. Безпосередньо в кластері переваги можливі у наступному: активізація зв'язків і співпраці між учасниками; модернізація транспортної інфраструктури; скорочення певних видів витрат; розвиток логістичного сервісу. Однак для створення та розвитку кластеру в регіоні потрібна ініціатива транспортних підприємств та місцевих органів влади.

Кластерна спрямованість зумовлює необхідність розробки забезпечувальної програми транспортної кластеризації регіону. На сьогоднішній день конкурентні переваги створюються не за рахунок значних виробничих потужностей, а завдяки наявності «ноу-хау», сучасних транспортних технологій та ефективного управління. Кластерний підхід базується не на вузькогалузевому баченні економіки регіону, а на комплексному використанні потенціалу розвитку території.

Фокус регіональної політики переміщується з окремих підприємств в бік взаємопов'язаних систем, мереж (кластерів), функціонування яких забезпечує виникнення конкурентних переваг та високу ступінь задіяності транзитного потенціалу регіону. Для створення транспортного кластеру необхідні ресурси (природно-територіальні, матеріально-технічні, фінансові, кадрові, інформаційні, науково-дослідні), які визначено як базовий потенціал кластеризації транспортної системи регіону. Крім відповідної регіональної кластерної політики, враховуються певні передумови створення транспортного кластеру: ринкові, структурні, організаційно-управлінські, інноваційні, інвестиційні, інституціональні, суспільно-політичні.

Транспортний кластер включатиме три основних блоки: бізнес, наука, влада, зокрема, підприємства транспортного комплексу; підприємства транспортної і логістичної інфраструктури; підприємства сервісного обслуговування; організації фінансового сектору економіки; органи законодавчої і виконавчої влади різних рівнів, які лобюють інтереси кластеру на регіональному та державному рівнях; науково-дослідні організації і навчальні заклади, які проводять дослідження, перевірку стандартів, підготовку спеціалістів. Діяльність підприємств транспортного кластера може бути безпосередньо пов'язана з підприємствами інших кластерів. Однак такий кластер не включатиме трубопровідний та електропровідний транспорт через їх специфіку.

Взаємодія основних елементів транспортного кластеру приведе до створення конкурентоздатної транзитної послуги, а формування синергійного ефекту в результаті функціонування транспортно-логістичного кластеру відбудеться у вигляді кількісного та якісного зростання основних показників розвитку транспортного комплексу регіону (ТКР). Результатом стане позитивний вплив на конкурентоздатність транзитної системи регіону в цілому. Принципова схема впливу транспортної кластеризації на конкурентоздатність транзитної системи регіону представлена на рис. 2.

Говорячи про формування конкурентоздатної транзитної системи, слід детальніше зупинитися на процесі створення транзитної послуги, оскільки саме процесний підхід дозволяє визначити основні й допоміжні бізнес-процеси в транзитній діяльності, ланцюг формування вартості транзитної послуги. Саме вартість транзитної послуги є однією зі складових її конкурентоздатності. Процес створення транзитної послуги представляє собою ланцюг бізнес-процесів, кожний з яких можна поділити на підпроцеси. Кожен з підпроцесів створення транзитної послуги може бути удосконалений завдяки своєчасному контролю за напрямом його перебігу, узгодженню вхідних та вихідних параметрів та проведенню спеціальних заходів, спрямованих на покращення якості результату основного процесу. За умови невідповідності перетворення вхідних параметрів на вихідні та завдяки зворотному зв'язку коригується хід процесу. Тому важливо при необхідності впливати на підпроцеси основного процесу. Особливістю процесного підходу є зв'язок із споживачем транзитної послуги, оскільки саме споживач є головним замовником процесу.

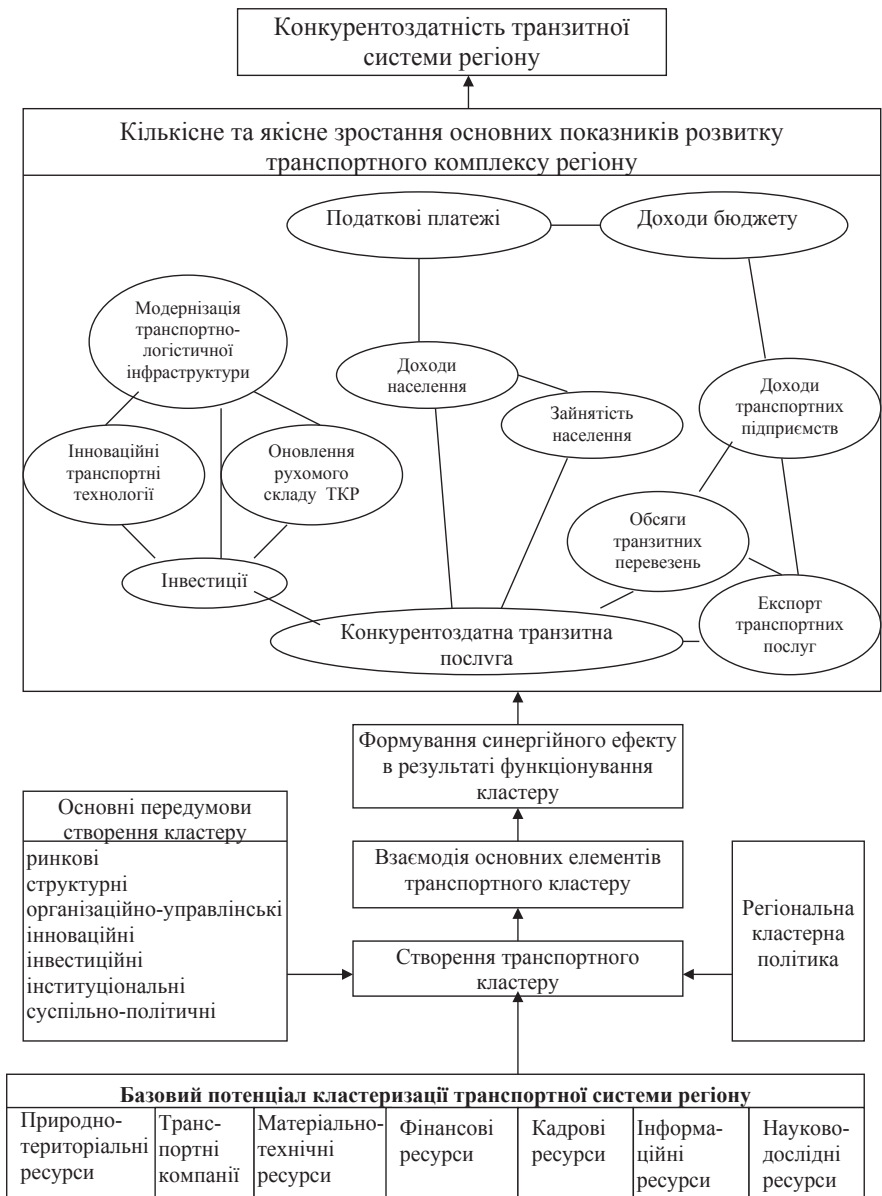


Рис. 2. Принципова схема впливу транспортної кластеризації на конкурентоздатність транзитної системи регіону

При цьому виконавець забезпечує процес використання транзитного потенціалу, умови входу та виходу, відправник забезпечує вхід процесу у виді вантажу, а споживач є користувачем виходу. В процесі створення транзитної послуги можуть бути внутрішні клієнти процесу та зовнішні клієнти. Зовнішніми клієнтами є не тільки отримувачі

Таблиця 1

Параметри контролю створення транзитної послуги

Підпроцеси	Параметри контролю входу	Параметри контролю виходу
Аналіз заявки замовника	Справжність і достатність супроводжувальних документів, кількість вантажу, якісні параметри вантажу	Повний пакет супроводжувальних документів, технологія перевезення (інтермодальне, мультимодальне)
Транспортування	Відповідність вантажу транспортному засобу, правила транспортування, показники безпеки, цілісність тари	Відповідність вантажу транспортному засобу, правила транспортування, показники безпеки, цілісність тари
Тимчасове розміщення на складі	Розміщення за видами вантажу, правильність розвантаження, складування, відповідні умови зберігання	Правильність навантаження, відповідність якісних та кількісних параметрів вантажу
Перевантаження на інший вид транспорту	Правила перевантаження	Цілісність тари і вантажу
Доставка вантажу одержувачу	Відповідність кількісних та якісних параметрів вантажу	

вачі транзитної послуги, а також банки, податкові органи, тобто всі ті учасники, що використовують результати бізнес-процесу. Внутрішніми клієнтами процесу можуть бути виконавці внутрішніх процесів (підпроцесів), які з'являються при використанні декількох видів транспорту для здійснення транзитного перевезення.

Процес створення транзитної послуги може бути покращеним завдяки своєчасному контролю за вхідними і вихідними параметрами підпроцесів, що його складають, та коригуванню ходу процесу. Параметри контролю входу та виходу у відповідності до кожного підпроцесу процесу створення транзитної послуги наведено в таблиці 1.

Залежно від обставин замовником транзитної послуги може бути й відправник, й одержувач вантажу. Але обидва є зацікавленими учасниками. Використання процесного підходу дозволяє: 1) краще зрозуміти вимоги зацікавлених сторін та необхідних характеристик транспортної системи для їх оптимального забезпечення; 2) розглянути процеси з точки зору створення додаткової вартості для сторін; 3) виявити фактори впливу на досягнення результатів виконання процесів;

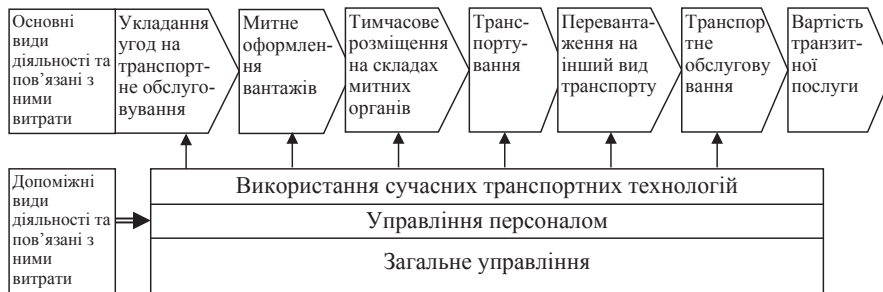


Рис. 3. Ланцюг формування вартості транзитної послуги для міжнародного транзитного перевезення (прохідний транзит)

4) розробити систему об'єктивного моніторингу змін процесів для їх постійного покращення.

Аналізуючи дослідження М. Портера, процес створення транзитної послуги доцільно розглянути у виді ланцюжка створення цінностей (рис. 3). Створення вартості транзитної послуги залежить від виду транзитного перевезення за ознакою.

Отже, транзитна послуга виступає зв'язуючою ланкою між транспортним кластером і конкурентоздатною транзитною системою, а розуміння процесів її створення є запорукою успішного функціонування кластеру.

Висновки і пропозиції. У підсумку слід зазначити, що одним з напрямів формування конкурентоздатної транзитної системи регіону є створення транспортного кластеру, інтегруюча функція якого дозволить комплексно використовувати потенціал території. Можливий вплив транспортного кластера на конкурентоздатність транзитної системи регіону базується на отриманні синергійного ефекту від взаємодії основних елементів транспортного кластеру за рахунок створення конкурентоздатної транзитної послуги, кількісного та якісного зростання основних показників розвитку транспортного комплексу регіону. При цьому спостерігається пряма залежність між конкурентоздатністю транзитної системи регіону і конкурентоздатністю регіону, забезпечення якої постає актуальним у зв'язку з посиленням конкуренції та інтеграційних процесів між територіальними утвореннями. Предметом подальших досліджень буде оцінка можливостей транспортної класифікації регіону.

Список літератури:

1. Долішній М.І. Регіональна політика на рубежі ХХ-ХХІ століть: нові пріоритети / М.І. Долішній. – К. : Наукова думка, 2006. – 510 с.
2. Амоша О.І. Регулювання регіонального розвитку в Україні / О.І. Амоша, В.П. Вишневецький, А.І. Землянкін та ін. // Економіка промисловості. – 2006. – № 1. – С. 45-59.
3. Оскольський В.В. Про перспективи становлення конкурентоспроможної регіональної економіки / В.В. Оскольський // Економіка України. – 2007. – № 12. – С. 4-11.
4. Ткаченко Н.Ю. Розвиток транзитного потенціалу України : автореф. дис. ... на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / Н.Ю. Ткаченко. – Донецьк, 2009. – 19 с.
5. Неживенко А.П. Регіональний транспортний комплекс на шляху удосконалення його системної організації : автореф. дис. ... на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» / А.П. Неживенко. – Чернігів, 2010. – 20 с.
6. Мініна О.В. Регіональні особливості нарощування транзитного потенціалу в умовах поглиблення інтеграції / О.В. Мініна // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія: економічні науки. – 2010. – № 46. – С. 29-34.
7. Портер М.Э. Конкуренция: пер. с англ. / М.Э. Портер. – М. : Вильямс, 2000. – 495 с.
8. Ketels C. Cluster Initiatives in Developing and Transition Economies / C. Ketels, G. Lindqvist, O. Solvell. – Stockholm : Center for Strategy and Competitiveness, 1-st ed., 2006. – 38 p.
9. Price W. Conceptual Approaches For the Clusters Formation in Khmelnytsky Region / W. Price // Економіст. – 2008. – № 10. – С. 24-26.
10. Войнаренко М. Кластери як полюси зростання конкурентоспроможності регіонів / М. Войнаренко // Економіст. – 2008. – № 10. – С. 27-30.
11. Мікула Н. А. Сучасні підходи до визначення сутності та класифікації кластерів / Н.А. Мікула, В.В. Базилук // Наукові записки. – Львів : УАД, 2011. – № 1. – С. 138-145.
12. Мартиняк І.О. Методичні підходи до оцінювання розвитку кластерних ініціатив за участю інфраструктури / І.О. Мартиняк // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Серія: регіональний розвиток та трансграничне співробітництво. – Львів : ІРД НАН України, 2010. – Вип. 6(86). – С. 302-309.
13. Дубницький В.І. Економічний кластер як форма просторової організації виробничих сил / В.І. Дубницький // Прометей: регіональний зб. наук. праць з економіки. – Донецьк : ДЕГІ, 2009. – Вип. 3(30). – С. 60-65.
14. Гриценко С.І. Стратегія розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні : автореф. дис. ... на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук : спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» / С.І. Гриценко. – Донецьк, 2011. – 41 с.
15. Годя І.М. Формування транспортно-логістичного кластеру Закарпаття в контексті розвитку трансграничного співробітництва України : автореф. дис. ... на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» / І.М. Годя. – Ужгород, 2009. – 20 с.

16. Крыжановский С.В. Методические основы формирования морского кластера в Украине / С.В. Крыжановский // Экономические инновации. – Одесса : ИПРЭИ НАН Украины, 2007. – Вып. 32. – С. 130-137.
17. Квятковская И.Ю. Формирование профиля информационной инфраструктуры регионального транспортного кластера / И.Ю. Квятковская // Вестник АГТУ. Серия: экономика. – 2007. – № 4(39). – С. 57-59.
18. Кибалов Е.Б. Транспортно-логистический кластер Новосибирской области: модель формирования и оценки эффективности / Е.Б. Кибалов, К.Л. Комаров, К.А. Пахомов // Регион: экономика и социология. – 2007. – № 3. – С. 42-54.

Лыфарь В. В.

Запорожский национальный технический университет

ФОРМИРОВАНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОЙ ТРАНЗИТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА

Резюме

Определено понятие «конкурентоспособная транзитная система региона», раскрыта связь между конкурентоспособной транзитной системой региона и конкурентоспособностью региона. В работе показано возможное влияние транспортной кластеризации на конкурентоспособность транзитной системы региона, базируясь на создании конкурентных преимуществ, конкурентоспособной транзитной услуги и комплексном использовании потенциала территории.

Ключевые слова: транзитная система региона, конкурентоспособность, транзитная услуга, конкурентное преимущество, транспортная кластеризация.

Lyfar V. V.

Zaporozhe National Technical University

FORMING OF COMPETITIVE REGION TRANSIT SYSTEM

Summary

A concept «competitive region transit system» is certain, connection between the competitive region transit system and competitiveness of region is exposed. In the article possible influence of a transport clusterization on the region transit system competitiveness is shown, being based on creation of competitive advantages, competitive transit service and complex use of territorial potential.

Key words: region transit system, competitiveness, transit service, competitive advantage, transport clusterization.

УДК 338.48

Охріменко А. Г.

Київський національний торговельно-економічний університет

Парубець О. В.

Київський університет туризму, економіки і права

ПОСЛУГИ ТУРИСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ У СТРУКТУРІ ЕКСПОРТУ УКРАЇНИ

Зосереджено увагу на ролі туризму в економіці і суспільному житті країни. Проаналізовано обсяги експорту послуг туристичних підприємств України, які відображають стан розвитку іноземного туризму. Виокремлено основні проблеми, пов'язані з експортом туристичних послуг в Україні, та обґрунтовано заходи щодо їх подолання.

Ключові слова: міжнародний туризм, експорт туристичних послуг.

Постановка проблеми. Наша країна зараз перебуває на досить складному етапі розвитку, оскільки непередбачувані і раптові виклики безпеці, незалежності та соборності країни стали реальністю. Проте представниками влади і багатьма експертами заявляється теза про те, що війна не є виправданням для реформ та диверсифікації економіки, тому аналіз стану розвитку туризму в країні, виявлення окремих тенденцій, а також розробка планів, перспектив, інновацій є досить важливими. Питання розвитку міжнародного туризму є важливими в економічному, соціальному, а також, що досить актуально, – і в політичному аспекті.

Міжнародна туристична діяльність займає вагоме місце як у господарствах окремих країн, так і в цілому у світі. За даними Всесвітньої ту-

ристичної організації (ЮНВТО) [6], питома вага міжнародного туризму в обсязі світового валового продукту за 2013 р. склала 9,0%, кількість міжнародних туристичних прибуттів щорічно зростає, досягнувши рекордного рівня у 2013 р. – 1087,0 млн. (+5,0%) із позитивними подальшими прогнозами, зокрема у період між 2010 і 2030 рр., очікується, що обсяг міжнародних туристичних прибуттів по нових напрямках щорічно збільшуватиметься на 4,4% в рік, що в два рази швидше напрямів, які представляють країни із розвинутою економікою. В цьому плані необхідно здійснювати системне вивчення процесів і явищ щодо розвитку туристичної діяльності в нашій країні, виявлення окремих тенденцій та закономірностей, зокрема тих, що стосуються прибуття іноземних туристів