

УДК 332.122 : 339.9

Гоблик В.В., к.ф.н. доцент,  
старший науковий співробітник інституту регіональних досліджень НАН України  
Папп В.В., д.е.н., доцент,  
заступник начальника головного управління економіки Закарпатської ОДА

## **ФОРМУВАННЯ ТРАНСКОРДОННИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ**

Стаття присвячена дослідженню теоретико-методичної сутності кластеру та основоположним принципам транспортно-логістичного кластеру. Проаналізовано сучасні пріоритети транскордонного співробітництва ЄС та України. Запропоновано формування транскордонних кластерів та використання євро регіонів як координуючих структур їх діяльності. Здійснено системний аналіз транспортно-логістичного комплексу транскордонних регіонів України, досліджено фактори формування транспортно-логістичного кластера, що сприятиме входженню України у європейську транспортну мережу та суттєво збільшить обсяги перевезень через митну територію України.

**Ключові слова:** кластер, регіон, логістичний центр, транскордонне співробітництво, транспортний коридор, ефект, міжрегіональна співпраця.

Hoblik V.V., Papp V.V.

## **FORMING OF TRANSFRONTAL TRANSPORT LOGISTIC CLUSTERS AS PRIORITY DIRECTION OF DEVELOPMENT OF BOUNDARY REGIONS OF UKRAINE**

The article is devoted research theoretical methodical essences a cluster and fundamental principles transport logistic to the cluster. Modern priorities of transfrontal collaboration of EU and Ukraine are analysed. Forming of transfrontal clusters and use of the European regions is offered as co-ordinating structures of their activity. The analysis of the systems is carried out transport logistic to the complex of transfrontal regions of Ukraine, investigational forming factors transport logistic cluster which will be instrumental in included of Ukraine in the European transport network and substantially will increase the volumes of transportations through custom territory of Ukraine.

**Key words:** cluster, region, logistic center, transfrontal collaboration, transport corridor, effect, transfrontal collaboration.

Гоблик В.В., Папп В.В.

## **ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ КАК ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ПОГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ УКРАИНЫ**

Статья посвящена исследованию теоретико-методической сущности кластера и основополагающим принципам транспортно-логистического кластера. Проанализированы современные приоритеты трансграничного сотрудничества ЕС и Украины. Предложено формирование трансграничных кластеров и использования евро регионов как координирующих структур их деятельности. Осуществлен системный анализ транспортно-логистического комплекса приграничных регионов Украины, исследованы факторы формирования транспортно-логистического кластера, способствовать вхождению Украины в европейскую транспортную сеть и существенно увеличит объемы перевозок через таможенную территорию Украины.

**Ключевые слова:** кластер, регион, логистический центр, трансграничное сотрудничество, транспортный коридор, эффект, межрегиональное сотрудничество.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими і практичними завданнями.** Конкурентоспроможність і процес кластеризації нерозривно пов'язані і взаємно обумовлюються. Саме широкомасштабне використання кластерного підходу на всіх континентах і в різних умовах довело його ефективність. Не залишилися осторонь і транскордонні регіони, які повною мірою включилися в процеси кластеризації, незважаючи на наявність кордонів і отримуючи синергетичні ефекти на транскордонних ринках.

В Україні кластеризація економіки, зокрема, у транскордонному просторі, відбувається, певною мірою, стихійно, без організації цього процесу з боку держави. Нині затверджені державні стратегії розвитку кластерів та кластерних ініціатив, проте немає відповідних рекомендацій, щодо їх виявлення, підтримки та розвитку.

### **Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми.**

Питання активізації транскордонної кластеризації регіонів у теоретичному плані вивчалось зарубіжними та вітчизняними науковцями. Зокрема, цим проблемам присвячені роботи М. Долішного, П. Беленького, С. Писаренко, Н. Мікули, П. Луцишина, В. Пили, Д. Стеценка, Я. Жаліло, Т. Терещенко, В. Будкіна, В. Кириченко. Серед зарубіжних вчених слід назвати Г. Мюрдаля, Н. Косолапова, Р. Федана, П. Ебергарда, І. Іванова, Т. Вертинську, В. Гудака, Н. Левру, А. Яроша та інших. Ними обґрунтовано категоріальний апарат транскордонної кластеризації, узагальнено досвід діяльності транскордонних об'єднань країн Західної Європи, вивчено вітчизняну практику участі прикордонних регіонів у кластеризації.

Зокрема, Портер М. вважає, що перевагою кластерного підходу на регіональному рівні є те, що регіональні інноваційно-промислові кластери мають в своїй основі стійку систему розповсюдження нових технологій, знань, продукції, так звану технологічну мережу, яка спирається на спільну наукову базу [1]. Перспективи розвитку транскордонного співробітництва України та ЄС через формування транскордонних кластерів вбачає Мікула Н. [2]. Пелешак І. розглядає транскордонні кластери та транскордонні об'єднання, створені за участю регіональних кластерів сусідніх країн як найбільш дієву форму транскордонного співробітництва, що зумовлює підвищення конкурентоспроможності прикордонних територій України [3].

Проте, аналіз економічної літератури свідчить про недостатнє дослідження теоретичних засад процесів активізації транскордонної кластеризації, її особливостей, відсутність методичного забезпечення оцінки результатів транскордонної співпраці та визначених шляхів активізації транскордонного співробітництва регіонів. Тому нині існує потреба наукового обґрунтування підходів та розробки методичних рекомендацій щодо нових організаційно-економічних механізмів активізації транскордонних кластерів, зокрема, використання процесів диверсифікації транскордонного співробітництва (поширення діяльності на нові сфери) з метою підвищення конкурентоспроможності прикордонних територій.

**Ціль статті** є наукове обґрунтування підходів, основних аспектів та сучасного стану розвитку транскордонних транспортно-логістичних кластерів в Україні, з метою підвищення конкурентоспроможності прикордонних територій.

Об'єктом дослідження є складові системи транскордонної кластеризації регіонів України. Предметом дослідження є теоретичні та прикладні положення щодо розробки та використання організаційно-економічного забезпечення активізації транскордонної кластеризації.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Теоретичною основою дослідження стали теорії міжнародної економіки та міжнародної інтеграції, конкурентних переваг, транскордонного співробітництва, стратегічного управління, теорії регіонального розвитку, теорії кластерів. Базовим у науковому дослідженні є системний підхід. У процесі вивчення та узагальнення наукових розробок були використані загальнонаукові і прикладні методи пізнання: методи аналізу і синтезу, дедукції та індукції, порівняння, що в кінцевому рахунку дало можливість реалізувати концептуальну єдність дослідження.

Глибина та широта сфер діяльності кластерних структур особливо зросла за останні роки з наростанням процесів глобалізації, посиленням конкурентної боротьби і ускладненням ситуації на світових ринках. Із збільшенням обсягів інформації і знань в галузі ризиків у глобальній економіці значно змінилась і продовжує змінюватися роль кластерів в конкурентній боротьбі. Можливість шляхом кластеризації формувати необхідну критичну масу в окремих сферах діяльності дозволяє кластерам презентувати світу як унікальність, так і здатність будь-якої національної, регіональної чи територіальної економіки витримувати тиск з боку конкурентів. Успіхи такої форми виробничої діяльності як кластер слід розглядати у тісному зв'язку з сучасними "законами" конкурентної боротьби і з врахуванням специфіки територіально-регіонального аспекту у глобальній економіці.

Впровадження кластерного підходу вважається в Європі одним із ефективних засобів забезпечення конкурентоспроможності національної та регіональної економіки. Реалізація загальноєвропейських засад просторового розвитку, розширення ЄС до кордонів України, активізація транскордонного співробітництва та реалізація Державної стратегії регіонального розвитку України на період до 2015 року зумовили необхідність розробки і впровадження нових механізмів підвищення конкурентоспроможності прикордонних регіонів (рис.1), серед яких особлива увага приділяється кластерному підходу.



Рис.1. Прикордонні області України

Транскордонне співробітництво, що спрямоване на підвищення ефективності використання природно-ресурсного потенціалу прикордонних територій, на об'єднання зусиль для вирішення спільних та ідентичних проблем по обидва боки кордону дає можливість застосувати кластерний підхід до транскордонного регіону (рис.2).

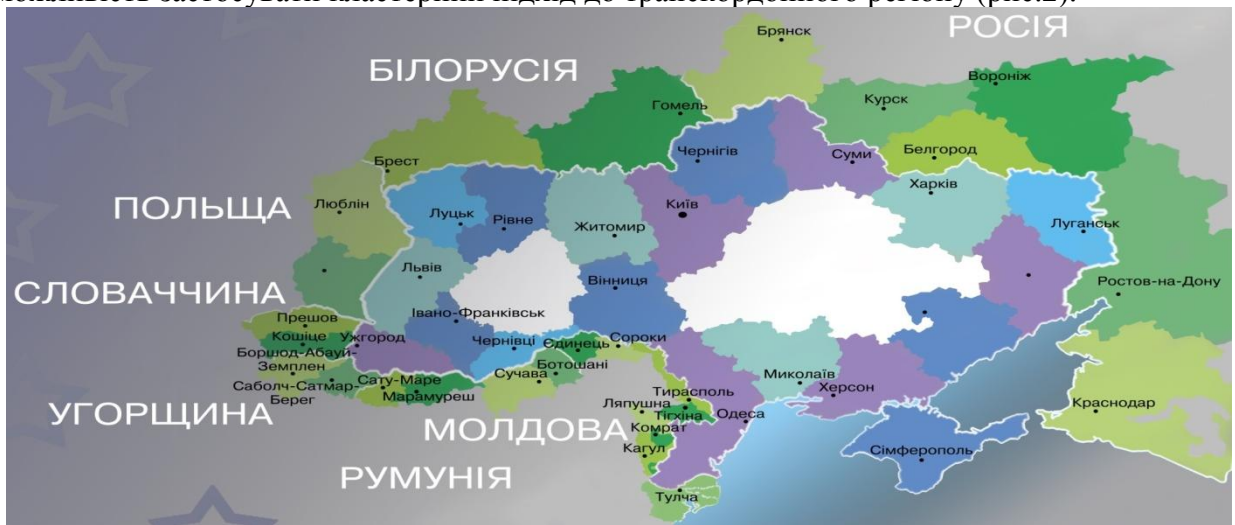


Рис.2. Транскордонні регіони України

Відповідно до п. 6 розпорядження КМУ від 10.09.08 № 1214-р Мінрегіонбуд спільно з Національною академією наук України розробили проект «Національної стратегії створення і ведення транскордонних кластерів» як інструменту здійснення державної регіональної політики у транскордонних регіонах з метою підвищення конкурентоспроможності останніх.

В зазначеній Стратегії відображено загальне бачення держави щодо створення і підтримки розвитку транскордонних кластерів із врахуванням специфіки кожного транскордонного регіону України. (див. рис.3).

На відміну від транскордонних індустріальних, технологічних і наукових парків, а також транскордонних промислових зон, діяльність яких орієнтована, насамперед, на створення сприятливої інфраструктури для реалізації інноваційних проектів у межах транскордонних регіонів шляхом зниження трансакційних витрат їхніх інвесторів на початковому етапі реалізації цих проектів, транскордонні кластери формуються в умовах

вже ustalених транскордонних взаємозв'язків між суб'єктами підприємництва прикордонних територій сусідніх країн, а їхня ефективна діяльність ґрунтується на взаємовигідній співпраці суб'єктів господарювання, органів влади, неприбуткових і громадських організацій цих територій.



Рис.3. Транскордонні кластери України

Це дає підстави стверджувати, що поширення мережі транскордонних кластерів в українсько-польському, українсько-словацькому, українсько-угорському та українсько-румунському транскордонних регіонах є найбільш перспективним напрямом активізації зовнішньоекономічних зв'язків у їхніх межах, а також важливим інструментом їхнього переходу до найвищого рівня ефективності транскордонної співпраці на міжгалузевій основі.

Для забезпечення ефективного функціонування транскордонних кластерів у транскордонних регіонах, сформованих за участю прикордонних територій України та держав-членів ЄС, необхідно насамперед чітко визначити основну галузеву спрямованість їхньої діяльності з огляду на відповідність наявному природно-ресурсному, технологічному, фінансовому, трудовому та інтелектуальному потенціалу відповідних прикордонних територій і транскордонних регіонів загалом.

Так, у всіх вищезазначених транскордонних регіонах існують необхідні передумови для започаткування роботи логістичних кластерів. Адже кластеризація є невід'ємною рисою ринку логістичних послуг ЄС, а через транскордонні регіони, сформовані між ЄС та Україною проходить більшість транспортних комунікацій і важливих транспортних коридорів, що сполучають ЄС із країнами Східної Європи та Азії. Загалом на території Європи діє близько 25 базових (основних) логістичних кластерів та 60 другорядних логістичних кластерів (див. рис. 4).



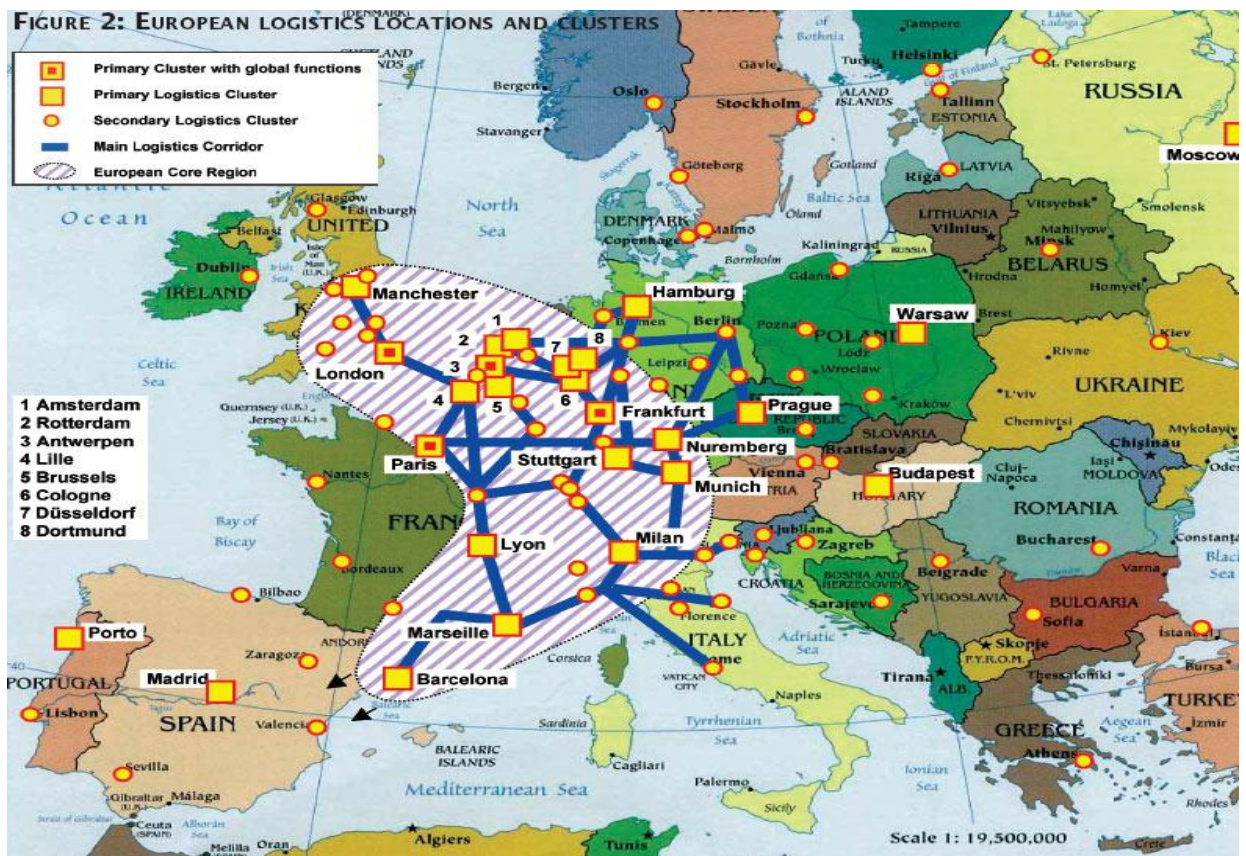


Рис. 4. Мережа європейських логістичних кластерів

Більшість європейських логістичних кластерів знаходиться на перетині основних вантажних потоків і поєднують у собі безліч профільних об'єктів, у першу чергу складських споруд. Діапазони дії кластерів різних країн та регіонів часто перетинаються. Принаймні 4 кластери можна розглядати як глобальні логістичні, а саме: Лондон, Париж, Франкфурт (Ріна – Мейн) та Рандстад Голландія (разом із регіоном Ріна-Рур та регіоном північно-східної Франції). На рис. 4. показана агломерація логістичних кластерів країн Бенілюксу, розташованих вздовж річки Ріна. У той же час, із розширенням Євросоюзу, з'являються нові перспективні логістичні кластери в Польщі, Угорщині та Чехії.

Враховуючи той факт, що транспортно-логістичні кластери можуть особливо успішно функціонувати в місцях проходження і перетину пан-європейських транспортних коридорів, зокрема на зовнішніх кордонах ЄС, їх формування у межах українсько-польського, українсько-словацького, українсько-угорського та українсько-румунського транскордонних регіонів видається доволі перспективним.

Водночас, слід відзначити, що діяльність цих кластерів має базуватися на тих принципах, яких дотримуються в країнах ЄС, а саме:

- пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин з кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів);
- організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору на комплексне обслуговування і єдине замовлення на всі послуги, формування завдань для учасників логістичного ланцюга на підставі замовлення користувача транспортних послуг, централізований контроль виконання замовлення;
- максимальна стандартизація та уніфікація перевізних та інших документів, необхідних для виконання перевезення, що застосовуються учасниками логістичних ланцюгів, з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору;
- єдина маркетингова стратегія і тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг, спільне проведення дослідження ринків і маркетингових заходів, що забезпечують просування всіх учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг і формування попиту на комплексні транспортні послуги;

- географічний розподіл структурних підрозділів кластеру з метою максимального охоплення ринку транспортних послуг, виконання оперативного управління роботою логістичних ланцюгів у місцях формування вантажопотоків та їх перетину;
- організація співробітництва з українськими і міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;
- побудова роботи на основі світових стандартів і міжнародних договорів, угод, конвенцій;
- інтеграція з міжнародними логістичними центрами і забезпечення інформаційного обміну;
- стандартизація інформаційної взаємодії логістичних ланцюгів учасників міжнародного транспортно-логістичного кластеру.

Формування мережі транскордонних логістичних кластерів на кордоні України з ЄС є важливим чинником інтеграції нашої держави у систему світогосподарських зв'язків, а також вагомим стимулом її європейської інтеграції на рівні окремих регіонів. Адже функціонування транскордонних транспортно-логістичних кластерів забезпечуватиме підвищення якості перевезень не лише пан-європейськими транспортними коридорами, але і в межах транспортних мереж окремих транскордонних регіонів. При цьому підвищення якості перевезень відбуватиметься насамперед завдяки системному управлінню транспортними потоками через мережу транскордонних логістичних центрів.

Створення таких центрів у прикордонних областях Західної України забезпечуватиме підвищення сервісу вантажоперевезень і пасажиропотоків (у тому числі туристичних) відразу у трьох аспектах:

- транскордонному (з прикордонних регіонів Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії в сусідні прикордонні області України);
- внутрішньотериторіальному (у межах окремих областей України або між ними, особливо, якщо ці області входять до одного транскордонного регіону, наприклад: Львівською, Волинською та Закарпатською в межах українсько-польського транскордонного регіону чи Закарпатською, Івано-Франківською та Чернівецькою в межах українсько-румунського транскордонного регіону);
- локальному (в межах одного адміністративного району, тобто між його сільськими і міськими населеними пунктами, включаючи їхнє транспортне сполучення з районним центром).

Формування транскордонних транспортно-логістичних кластерів у межах транскордонних регіонів, розташованих між Україною та ЄС дозволить не лише підвищити ефективність використання транзитного потенціалу цих транскордонних регіонів, але і забезпечити його підвищення. Водночас, для цього необхідно приділити значну увагу гармонізації взаємодії між різними ланками організаційно-управлінської ієрархії, як в межах транскордонних регіонів загалом, так і в межах окремих адміністративно-територіальних одиниць, особливо в прикордонних областях України. Насамперед, це стосується взаємодії регіональних органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їхньої співпраці з інститутами громадянського суспільства, а також з підприємницькими структурами та неприбутковими організаціями, що входять до складу відповідних транскордонних кластерів.

Цілями формування логістичних кластерів у межах транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС має стати максимально повне та ефективне використання їх конкурентних переваг на основі мобілізації наявних матеріальних і нематеріальних активів, а також зниження транзакційних витрат на основі підвищення рівня взаємної довіри між учасниками кластеру.

Серед основних проблем, які пропонується вирішувати на основі використання кластерного підходу, учасники українського транспортно-логістичного ринку виділяють наступні: зношеність основних фондів, недостатній розвиток транспортної інфраструктури (склади, залізниці і автодороги, аеропорти, інформаційні центри, морські порти), відсутність ефективних методів пропуску вантажів, бюрократія, відсутність сучасних, оперативних інформаційних комп'ютерних технологій і систем, висока вартість кредитно-фінансових ресурсів.

Одним з пілотних проєктів, спрямованих на формування транспортно-логістичних кластерів у межах транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС може стати логістичний кластер, що охоплюватиме Закарпатську область України, регіон Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), Кошицький край Словаччини та район Сату-Маре Румунії. Тобто, діяльність цього кластеру поширюватиметься на всі чотири транскордонні регіони, сформовані між Україною та ЄС.

У вказаному кластері поєднуюватимуться різні види транспорту, причому, як вантажного, так і пасажирського. Це стосується автомобільних доріг та автопортів, залізничних колій і залізничних транспортних вузлів, аеропортів та аеродромів і річкового судноплавства. Всіх їх пов'язуватиме між собою розгалужена мережа транскордонної транспортної логістики.

Враховуючи масштабність цього проєкту, а також те, що базовим регіоном для його здійснення стане Закарпаття, першим тактичним завданням з його реалізації має стати формування транспортно-логістичного кластеру в Закарпатській області. В подальшому цей кластер може стати складовою транскордонних кластерних мереж в кожному з транскордонних регіонів, що функціонуватимуть між Україною та ЄС, оскільки територія Закарпаття входить до складу відразу чотирьох вищезгаданих транскордонних регіонів.

Важливість і актуальність формування логістичного кластеру на Закарпатті обумовлені низкою об'єктивних та суб'єктивних чинників, а для його ефективного функціонування пріоритетними є наступні заходи:

- формування спільної інформаційної бази перевізників, вантажів, терміналів, складських приміщень тощо;
- узгодження тарифно-митної політики що перевезень всіма видами транспорту;
- розробка належних програм освіти та професійної підготовки, які б відповідали потребам кластера; планування кадрової політики; сприяння відкриттю факультетів та кафедр з підготовки логістів та інших фахівців за потребами;
- реалізація та розробка спільних маркетингових ініціатив;
- визначення проблем ринку логістичних послуг;
- надання стратегічної інформації фірмам (дослідження на предмет можливостей нових технологій);
- підтримка у належному стані базової інфраструктури (дороги, зв'язок, рухомий склад тощо);
- підвищення рівня обізнаності про переваги об'єднання у кластер;
- створення платформи для об'єднання у кластер та обміну відповідною інформацією на локальному, регіональному та транскордонному рівнях.

Закарпатська область, як базова для формування трьох із чотирьох транскордонних регіонів між Україною та ЄС (українсько-угорського, українсько-словацького та українсько-румунського), а також учасниця четвертого з них (українсько-польського), може виступити ініціатором створення не лише транспортно-логістичного, але і низки інших транскордонних кластерів (див. рис. 5).

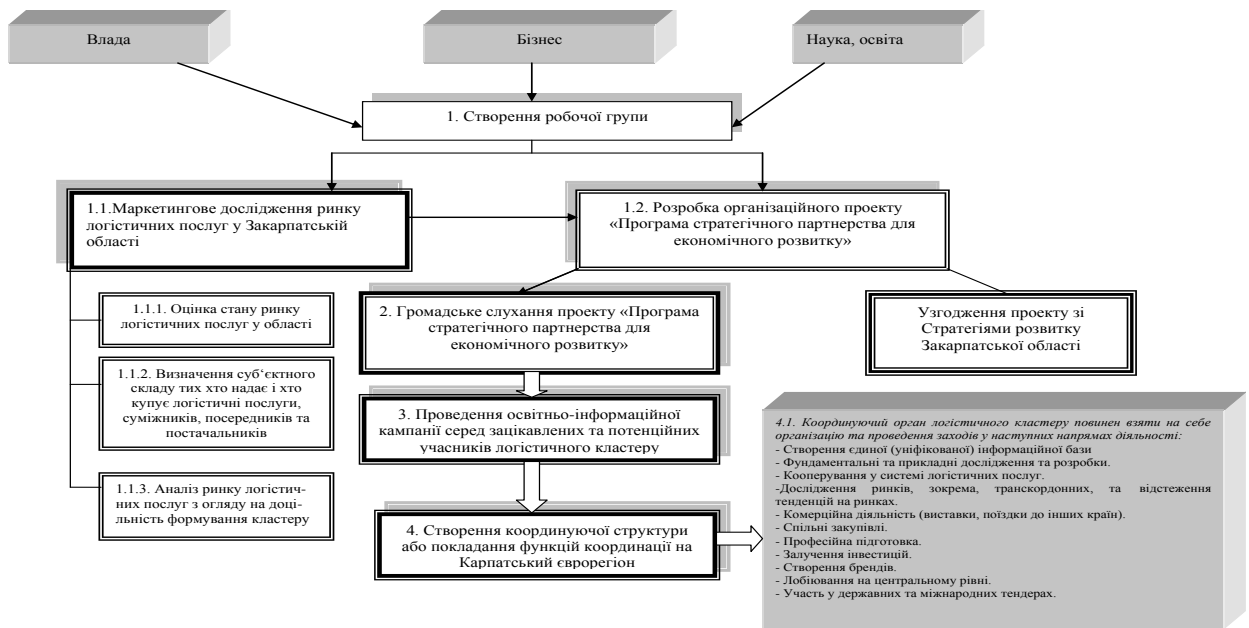


Рис. 5. Блок-схема формування логістичного кластеру в Закарпатській області

Отже, наведена вище аргументація і здійснені протягом понад десяти останніх років спроби впровадження перших виробничих систем на основі кластерної моделі в різних регіонах України підтверджують перспективність та ефективність руху в цьому напрямі.

В Україні сформувались об'єктивні умови для позитивних змін в розвитку економіки на кластерній основі. Розвиток кластерних ініціатив в Україні вимагає першочергового здійснення наступних кроків:

- розробити й затвердити стратегію підвищення конкурентоспроможності України та її регіонів на основі формування і розвитку інноваційних кластерних структур;
- забезпечити законодавчу роботу в Україні по формуванню сприятливого для розвитку підприємництва ділового середовища;
- активно сприяти зміцненню співробітництва влади, бізнесу, науки, освіти та громадських організацій в інноваційних мережевих структурах;
- забезпечити координацію діяльності міністерств і відомств у формуванні транскордонних, національних і регіональних інноваційних кластерів на період до 2020 року, враховуючи пріоритети національного та загальноєвропейського розвитку;
- забезпечити втілення в Україні системи інноваційних освітніх програм для підготовки і перепідготовки спеціалістів, які беруть участь у розвитку і функціонуванні виробничих мережевих структур;
- провести фундаментальні дослідження по визначенню пріоритетів формування в Україні національних і регіональних інноваційних кластерів;
- сприяти формуванню міжрегіональних кластерів в межах України та створити можливості для участі українських кластерних об'єднань у відповідних міжнародних кластерних альянсах.

Таким чином, пріоритетним напрямом формування транскордонних кластерів, орієнтованих на інноваційний розвиток транскордонних регіонів, сформованих за участю прикордонних територій України та сусідніх із ними адміністративно-територіальних одиниць країн – членів ЄС, є реалізація транскордонних кластерних ініціатив у транспортно-логістичній сфері. Саме це дасть змогу забезпечити максимально ефективно використання наявних природних, трудових і виробничих ресурсів у межах українсько-польського, українсько-словацького, українсько-угорського та українсько-румунського транскордонних регіонів на найближчу перспективу та у стратегічному вимірі.

**Список використаних джерел:**

1. Портер М. Конкуренція / М. Портер. – СПб.-М.-К.: Вільямс, 2001. – 207 с.
2. Мікула Н. Перспективи розвитку транскордонного співробітництва України та ЄС [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/book>
3. Пелешак І. Транскордонні кластери і транскордонні об'єднання як форми транскордонного співробітництва / І. Пелешак // Вісник Львівського університету. – Вип. 25. – 2008. – с. 295 – 303.
4. Українські кластери [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [www.ucluster.org](http://www.ucluster.org).