



Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

Ефективна ЕКОНОМІКА

Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет



№ 11, 2016

[Назад](#)

[Головна](#)

0 0 0 0 0 0 0 0

УДК 330.342

*В. О. Дорошук,
аспірант, старший викладач кафедри транспортних технологій і технічного сервісу,
Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне*

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ВИРІШЕННЯ ПОСТАВЛЕНИХ ЗАДАЧ В ЕКОНОМІЦІ ТРАНСПОРТУ

*V. O. Doroshchuk,
graduate student, senior lecturer in Department of Transport Technology and Technical Service
National University of Water Management and Nature Resources Use, Rivne*

MODERN APPROACHES TO SOLVE THIS PROBLEM TRANSPORT IN ECONOMICS

У статті досліджено стан світової транспортної системи, зокрема Фінляндії, транспортна система якої вважається однією з найбільш продуманих і добре організованих у світі. Розглянуто особливості фінської моделі та кластеризації економічної діяльності країн світу, аналіз яких свідчить про високу ефективність діяльності кластерних об'єднань, їх визначальний вплив на прискорення економічного розвитку. Проаналізовано сучасні підходи до вирішення поставлених задач в економіці транспорту, особливості державної політики та реформування законодавчої бази різних країн Західної Європи та Північної Америки, визначено основні напрями розвитку транспортної системи України. Ознайомлення з досвідом становлення кластерів в інших розвинених країнах дасть можливість використати його при створенні сучасної моделі розвитку транспортної системи України.

In the article the state of the world transport system, including Finland, transport system which is considered one of the most thoughtful and well organized in the world. The features of the Finnish model and clustering of economic activity of the world, whose analysis indicates high efficiency of cluster organizations, their decisive influence on the acceleration of economic development. Analyzes new approaches to solving problems in the economy of transport, particularly public policy and legislative reforms in different countries of Western Europe and North America, the main directions of development of transport system of Ukraine. Getting to know the experience of other clusters in developed countries will make it possible to use it in creating a modern model of transport system of Ukraine.

Ключові слова: транспорт, транспортна система, кластер, транспортні послуги, економіка транспорту.

Keywords: transportation, transportation system, cluster, transport services, transport economy.

Постановка проблеми. Науково-технічний прогрес вносить істотні зміни в міжнародний розподіл праці й особливо в характер міжнародної торгівлі, що викликає, поряд зі структурними зрушеннями в товарних потоках, загострення проблем реалізації продукції та транспортного забезпечення. Швидке зростання виробничих потужностей на транспорті відбувається в зв'язку з розширенням попиту на перевізну роботу його на світових товарних ринках, а головне, у результаті нових вимог клієнтури до якості транспортних послуг. Відіграє свою роль і необхідність відновлення основного капіталу в умовах загострення конкурентної боротьби. Характерним результатом НТР на світових транспортних ринках є постійне зростання конкурентоздатності різних видів транспорту, посилення потенційної можливості їхньої взаємозамінності, розвиток змішаних (інтермодальних) сполучень. Найбільш гостра конкуренція відбувається на внутрішньоконтинентальних видах транспорту, особливо тоді, коли вони забезпечують доставку вантажів до морських портів.

Складна економічна ситуація в нашій країні вимагає від працівників транспортної галузі підвищеної уваги до вирішення питань організації і управління перевезеннями. При цьому виникла необхідність підвищення точності планування, аналізу й економічної оцінки роботи як великих транспортних систем, так і окремих її елементів.

Транспортні системи за своїм технічним рівнем, масштабами, організаційними формами та якістю освоєння транспортних потоків адаптуються до нових вимог клієнтури, тоді як витрати відсуваються на другий план. Ці нові вимоги пов'язані із інтернаціоналізацією виробництва; диференціацією відправлень, яка підсилюється (зростає потреба в перевезеннях вантажів дрібними партіями); із необхідністю пристосування до структури виробництва й економічних зв'язків, що постійно змінюються; із прагненням до підвищення ефективності перевезень з метою протистояти тенденції підвищення капіталомісткості транспортного процесу; із підвищенням рівня збереження та швидкості доставки вантажів; із різким підвищенням вимог до рівня комфортності в пасажирських перевезеннях; із забезпеченням регулярності й ритмічності пасажирських і вантажних перевезень; із необхідністю забезпечення безпеки руху при його інтенсивності, що зростає в умовах значної територіальної концентрації населення й виробництва в районах транспортних вузлів і вздовж основних транспортних магістралей; із необхідністю врахування екологічного аспекту розвитку транспорту (включаючи питання відчуження території); із необхідністю зниження енергоспоживання й ресурсоспоживання в цілому на транспорті та в інших галузях.

Якість транспортного обслуговування набуває особливого значення на стадії постіндустріального розвитку економіки в зв'язку з розвитком міжнародних форм виробничого кооперування.

Усі ці фактори ведуть до зрушень у структурі перевезень у бік випереджального розвитку автомобільного, а також повітряного транспорту, до удосконалювання міжнародних транспортних комунікацій, прискорення оборотності транспортних засобів, інтенсивного розвитку змішаних без перевантажувальних сполучень, спеціалізації транспортних засобів і послуг, утворення великих спеціалізованих транспортно-розподільних центрів міжнародного значення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Широке коло питань, пов'язаних з вирішенням задач в економіці транспортної системи, розглянуто у працях вітчизняних вчених та зарубіжних науковців, зокрема Я. Р. Корнійка, А. П. Абрамова, І. М. Аксенова, І. В. Белова, А. Е. Горева, С. Н. Ларина, А. М. Редзюка, А. В. Болотина, Б. А. Волкова, У. Стантона, Д. Кейнса, В. Ойкена та ін.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою даної статті є дослідження стану транспортної системи та визначення основних напрямків її розвитку. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюються відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою. Ринкове спрямування національної економіки країни потребує забезпечення належного рівня конкурентоспроможності вітчизняних послуг, здатних успішно конкурувати на внутрішніх ринках і вивести країну на світовий рівень. Саме це визначає соціально-економічне значення і вплив транспорту на формування ринкових відносин в країні.

В економічному житті країни транспорт посідає особливе місце. По-перше, він забезпечує зв'язок між різними галузями економіки. По-друге, здійснюється рух продукції зі сфери виробництва до сфери обігу, а тим самим транспортна діяльність виступає продовженням процесу виробництва в межах обігу.

Пріоритетною ознакою національної транспортної політики є становлення національного ринку транспортних послуг. Транспортні послуги потрібно розглядати як сукупність послуг, пов'язаних з фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу та вантажів.

Вклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Світова транспортна система характеризується досить неоднорідною інституціональною та соціальною структурою. Її стан в значній мірі визначається економічною потужністю національного капіталу та змінами у характері перевезень. Держава у значній мірі курує розвиток національних транспортних систем, оскільки транспорт є матеріально- та енергомістким сектором економіки з довготривалим інвестиційним циклом та високим рівнем фізичного та морального зношення.

Провідні позиції за рівнем розвитку та соціально-економічною організацією функціонування транспортної інфраструктури займають індустріально розвинені країни. Їх частка у світовому вантажообороті складає більше 70%. Важливим показником, що свідчить про місце окремих транспортних підсистем у міжнародних перевезеннях є їх доходи, котрі відображаються у платіжному балансі держави. В даному випадку частка промислово розвинутих країн складає більше 80%. Транспортна система зазначених держав характеризується тим, що її складові елементи представлені усіма видами транспорту, а також існує їх власне виробництво і він відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку кожної країни. Усе це свідчить про те, що у провідних індустріальних державах транспорт досяг високого технічного рівня розвитку за рахунок реалізації найновіших розробок та технологій.

Наприклад, на транспортну систему Фінляндії йде чимало коштів з федерального і місцевих бюджетів. Транспортна система вважається однією з найбільш продуманих і добре організованих у світі. За автомобільні дороги відповідає Управление доріг. Дане відомство підпорядковане міністерству транспорту та зв'язку Фінляндії. Кількість автодоріг постійно збільшується, а їх і без того зразкова якість, ще більше поліпшується. У Фінляндії є велика кількість швидкісних шосе і автострад, на яких є місця для відпочинку, інформаційні табло і розв'язки. На багатьох дорогах встановлені веб-камери, особливо зручно користуватися ними для контролю за чергами на кордоні з Фінляндією. Стан дорожнього полотна та системи – зразковий, укладання асфальту проводиться за європейськими технологіями в декілька шарів з амортизуючою подушкою. Потрібно віддати належне роботі Управління – на Російсько-фінському кордоні є 24 автомобільних пропускних пункти.

США мають всі види транспорту та їх збалансовану систему. Абсолютні та відносні розміри транспортної інфраструктури і рухомого складу дуже великі. В перевезенні вантажів передують залізниці (38%), автотранспорт (28%), внутрішній водний (16%) і трубопроводи (18%), у перевезенні пасажирів – автомобільний (82%) та авіаційний (17%). Частка залізниць, внутрішнього водного і морського транспорту в пасажироперевезеннях, за винятком туристських круїзів, зведена до мінімуму. Одночасно зростає роль авіації в перевезенні вантажів. Каркас залізничних і автомобільних шляхів становить невелике число широтних та меридіональних напрямків, які отримали назву "транспортних коридорів". Вони зв'язують важливі райони і метрополітени. Світові інтеграційні процеси постійно спонукають до формування та розвитку сучасних транспортно-логістичних систем за напрямками руху транснаціональних транспортних потоків.

Транспортна система Німеччини розвинена, густа, комплексна і максимально модернізована. Вона забезпечує не тільки внутрішні перевезення, а й транзитні, оскільки країна знаходиться в центрі Європи. Німеччина бере участь у створенні Європейської системи автострад і транс'європейських швидкісних залізниць.

Франція має одну з найрозвинутіших транспортних систем у Європі та виступає піонером у виготовленні й застосуванні надшвидкісних засобів транспорту. На лінії Париж — Ліон завдовжки 425 км уперше в світі почав курсувати поїзд зі швидкістю 270 км/год (зараз уже 400 км/год). Вперше розпочалися тут і рейси пасажирського надзвукового літака "Конкорд".

Посилаючись на досвід розвинутих країн використання логістичних систем в якості ефективного інструменту планування, організації та управління рухом матеріального потоку та потоків, що його супроводжують, дозволяє зменшити загальні логістичні витрати на 12-35%, транспортні витрати на 7-20%, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи і збереження матеріального потоку на 20-30%, прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40%.

Тому, в якості важливого фактору економічного росту країн та регіонів в світовій практиці набув процес формування різнопрофільної та багатofункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи починаючи з місцевих та регіональних рівнів з послідуною інтеграцією в транснаціональні системи.

Ефективним інструментом в цьому процесі, посилаючись на досвід країн з успішною економікою, є розвиток на основі кластерної моделі, як фактору підвищення регіональної конкурентоспроможності.

Кластер – це територіальне та добровільне об'єднання підприємницьких структур, наукових установ, інституцій ринкової інфраструктури та органів влади з метою підвищення конкурентоздатності власної продукції й сприяння економічному розвитку регіону та підсилення конкурентних переваг один одного через ефект синергії.

Кластери можуть бути створені як з невеликої (10-15 компаній), так і значної кількості підприємств та структур (6-7 тисяч компаній як, наприклад, в Китаї чи в Індії), а також формуватися як з великих компаній, так і з малих фірм та підприємств у різноманітних формах об'єднань і організацій. Кластером вважають як географічну концентрацію компаній, що працюють в окремому виді бізнесу, так і конгломерацію великих та малих фірм, частина яких може бути власністю іноземців. Вони з'являються в традиційних галузях і в напрямках високих технологій, у виробничо-комерційному сегменті або у секторі послуг, а також у соціальних сферах [8].

Транспортно-логістичний кластер (ТЛК) – це сукупність регіональних автотранспортних підприємств, представників-підприємств інших видів транспорту, логістичних фірм, ліцензійних складів, органів місцевої влади та науково-дослідних інститутів у формі асоціативного утворення з адекватним фінансуванням

внесками учасників, діючою інфраструктурою, сучасними комунікаційними зв'язками, які посилюють взаємодію та переваги в порівнянні з іншими конкурентами, що дозволяє підвищити інвестиційну привабливість та стійкий розвиток регіональної території. [7].

Домінуюча позиція кластеру на ринку транспортно-логістичних послуг не має нічого спільного з монополією, оскільки кластер – це не єдина установа, а необмежена кількість господарчих суб'єктів, які співпрацюють між собою на основі кооперації і конкуренції.

Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) діляться на три категорії: портові ТЛК; прикордонні ТЛК; територіальні (регіональні) ТЛК. Прикордонні і регіональні ТЛК ще іноді об'єднують у категорію внутрішньоконтинентальних ТЛК.

Практика останніх десятиріч свідчить про високий рівень кластеризації економічної діяльності країн світу. Не даремно Е. Тоффлер назвав кластеризацію третьою хвилею XXI ст., адже саме кластерна інтеграція сприяла впровадженню інновацій і призвела до підвищення конкурентоспроможності багатьох країн. Приклад багатьох районів, де розташовані кластери, викликав зацікавленість місцевих, регіональних та національних органів виконавчої влади багатьох країн, що мотивувало їх прийняти кластерно-орієнтовану політику. Ступінь кластеризації економічної діяльності достатньо високий.

Світовий досвід показав, що кластерний підхід дозволяє підвищити ефективність взаємодії приватного сектора, держави, торговельних та професійних асоціацій, дослідницьких та освітніх закладів в інноваційному процесі. Публікації ряду фахівців стосовно аналізу світових процесів кластеризації свідчать про високу ефективність діяльності кластерних об'єднань, їх визначальний вплив на прискорення економічного розвитку. Доцільним є ознайомлення з досвідом становлення кластерів в інших країнах, який може бути використаний при створенні сучасної моделі розвитку України (таблиця 1).

Таблиця 1.
SWOT-аналіз моделей кластерів

Модель кластеру	Сильні сторони	Слабкі сторони
Американська	- кластери забезпечують постійні зв'язки між урядом, підприємництвом та громадськістю; - дозволяють сформувати нові ідеї відносно шляхів покращення економічного середовища	- відсутня єдина модель, що дозволяє з високим ступенем точності визначити всі необхідні характеристики кластера
Японська	- наявність високопрофесійних спеціалістів світового рівня; - наявність підприємства – лідера, який зможе скоординувати навколо себе інші організації в період формування кластеру; - бюджетне фінансування на розвиток кластеру	- за рахунок значної віддачі від масштабу виробництва малі фірми абсолютно не конкурентоспроможні; - зосередженість дослідницької інфраструктури в декількох великих мегаполісах, що стримує розвиток кластера
Італійська	- здатність до експансії за мірою підвищення технологічного рівня кластера;	- крупні банки погано пристосовані до роботи з кластерами
Іспанська	- наявність технопарків, що дозволяє підвищити технологічний рівень і конкурентоспроможність підприємств кластеру	- застосування кластерної концепції лише в певних регіонах або галузях промисловості
Австрійська	- кластер забезпечує підприємства оптимальними партнерськими відносинами, це дозволяє приймати правильні стратегічні рішення, розуміти на який продукт буде попит у майбутньому	- не сформовано єдиних підходів до організації технопарків
Фінська	- об'єднання в кластери підприємств різних галузей та формування нових кластерів шляхом взаємопроникнення існуючих; - високий рівень розвитку системи пов'язаних інститутів і галузей	- дисбаланс у розвитку регіонів
Російська	- сприяння розвитку співробітництва між підприємствами та освітніми організаціями; - інвестування в розвиток транспортної інфраструктури, яке реалізується з урахуванням завдань розвитку кластеру; - підвищення інтенсивності розвитку малого та середнього бізнесу	- недостатній рівень організаційного розвитку кластеру (відсутність практики стратегічного планування розвитку кластеру); - відсутність системи ефективних інформаційних комунікацій між учасниками кластеру; - обмежений доступ до іноземних ринків

США одними з найперших почали займатися питаннями розвитку регіональних економік. В штатах організують комісії з ініціювання утворення кластерів згідно з рекомендаціями, які надають наукові центри та університети. Комісія визначає учасників майбутнього кластеру, допомагає їм вирішити організаційні та фінансові труднощі, а також сприяє розвитку вже утворених кластерів.

Частка ВВП США, виробленого у кластерах, становить майже 61%, в них зайнято близько 57% всього трудового потенціалу країни. Яскравим прикладом кластера є «Силіконова долина», де середня заробітна плата фахівців становить 125 тис. дол. у рік, зайнято 2,5 млн. чоловік, венчурні вкладення становлять майже 70 млрд. дол. Первісний капітал виділяється штатом, а потім залучаються кошти приватних компаній. Особливістю американських кластерів є їх участь у глобальній конкуренції. Пріоритетами вважаються інноваційні підходи [10, с. 108].

На відміну від США, де за результатами досліджень наукових центрів приймаються рішення про утворення та фінансування кластерів, у Японії ця робота проводиться в 2 етапи. Для консолідації наукового потенціалу та впровадження його в виробництво створюються технопарки. Вони сприяють швидкому розвитку ділових та науково-технічних зв'язків. Технопарки за мірою розвитку стають центрами взаємодії освіти і науки з промисловістю за активної державної підтримки на

різних рівнях влади і є основою створення майбутнього кластера. Великий японський кластер складається з одного головного підприємства, яке користується послугами двох або трьох рівнів субпідрядних фірм.

В італійській моделі передбачається державна програма підтримки малих та середніх підприємств, орієнтованість йде на співпрацю виробництва з науковим середовищем.

В Іспанії кластери представлені науковими та технологічними парками (технопарками), їх підтримка здійснюється на регіональному рівні. Технопарки в Іспанії є місцем зосередження інноваційних підприємств, завдяки таким факторам: розвинена інфраструктура та зв'язок, близькість до університетів та можливість використання їх науково-дослідної бази, реалізація проектів на національному рівні, ін.

Ініціатором створення кластера в австрійській моделі виступає державна політика. Вона стимулює розвиток зв'язків між дослідними інститутами та промисловим сектором, шляхом спрощення адміністративного регулювання інноваційних програм. Ці програми, які виконуються Австрійським інститутом економічних досліджень разом з Національним дослідним центром, направлені на збір та обробку необхідної інформації з наступною розробкою рекомендацій зі створення кластера. При цьому робота з консолідації діяльності малих та середніх підприємств контролюється Австрійським діловим агентством та Державною консалтинговою компанією, які мають свої відділення у всіх регіонах. При сприянні цих організацій утворюється ділова інфраструктура, розвиваються промислові мережі, формується кластер [9].

У Росії ініціатором формування організацій розвитку кластерів виступають органи виконавчої влади та місцевого самоврядування, вони також надають пільги на реалізацію заходів розвитку кластерів. При цьому фінансування підтримується із коштів державного бюджету, в тому числі – в рамках реалізації заходів державної підтримки малого та середнього бізнесу. Транспортно-логістичні кластери розвиваються в тих регіонах, де є великий транзитний потенціал.

Цінний досвід у створенні високотехнологічних інноваційних кластерів накопичений у Канаді. Сприяють кластерним ініціативам бізнесу в Канаді всі рівні влади – федеральний, регіональний та муніципальний, але конкретні форми підтримки різняться на кожному рівні. У Канаді відсутня єдина концепція реалізації кластерної політики на федеральному рівні. Вважається, що основна роль правління має зводитися до встановлення загальних для економіки правил з надання послуг, а реалізація конкретних кластерних ініціатив може бути доручено адміністраціям провінцій та муніципалітетів. В той же час кластерна стратегія є частиною національної інноваційної стратегії країни. Координацію даної стратегії здійснює Національна Дослідна Рада (НДР) – провідне федеральне агентство з науково-дослідного розвитку. Нею були ініційовані технологічні кластерні ініціативи. Окрім цього на федеральному рівні правління Канади здійснює підтримку кластерів у проведенні політики із залучення інвестицій, у сприянні в реалізації продукції компаній на зовнішніх ринках, регулюванні ринку робочої сили, інвестуванні у перспективні наукові дослідження та розробки, створенні освітніх програм, у захисті інтелектуальної власності та ін. На рівні провінцій Канади кластерна політика отримує активну підтримку у вигляді фінансування наукових розробок, реалізації освітніх програм, залученні зовнішніх інвестицій та надання супутніх послуг. Провідну роль тут відіграють агентства регіонального розвитку – управляючі компанії при правлінні провінцій. Найбільш суттєва роль у реалізації кластерної політики належить органам місцевого самоуправління. До їх завдань входить широкий спектр питань – від створення освітніх програм до оновлення всіх ключових інфраструктур для кластерів.

Франція є взірцем застосування кластерної стратегії у розвитку кластерів на основі концентрації підприємств навколо великої компанії. У країні затверджено 99 проектів, які об'єднують 4,3 тис. підприємств. Велика кількість інноваційних кластерів у Франції створені у легкій (9 кластерів) та парфумній (10 кластерів) галузях, продукція цих кластерів є досить конкурентоспроможною на світовому ринку [11, с. 58].

У Франції впроваджується низка заходів державної підтримки, спрямованих на формування та розвиток кластерів, а саме: централізоване регулювання інноваційної діяльності; стимулювання НДДКР для потреб промисловості; бюджетне асигнування наукоємних видів бізнесу; зниження податку на інвестиції у НДДКР. Кластерна політика здійснюється Агенцією територіального планування DATAR, основною метою якого є стимулювання кооперації між компаніями, а також між компаніями та регіональними освітніми та дослідницькими інститутами, місцевими органами влади для стимулювання регіонального економічного розвитку Франції.

Кластери Німеччини вважаються найбільш вдалою та ефективною формою веститійно-інноваційного розвитку регіонів країни. Яскравим прикладом автомобільного кластеру Східної Німеччини є кластер, який почали формувати у 2004 році за ініціативою урядів 5 федеральних земель. До складу кластеру ввійшли компанії з виробництва комплектуючих та автомобілів, сервісні центри, дослідницькі інститути. В ФРН функціонують 3 кращих світових кластера з 7 кластерів високих технологій, які отримали почесне звання «Силіконова долина XXI століття» [12].

Дослідження основних механізмів регулювання регіональних диспропорцій в Фінляндії, вміле поєднання досвіду Швеції та Нідерландів в сфері регіонального управління, можливостей на загальноєвропейському рівні з особливостями національної моделі економічного розвитку стають об'єктами пильної уваги європейської та міжнародної спільноти. Так, в лютому 2002 р. економіст гарвардської школи Джеффри Сакс на Всесвітньому економічному форумі в США у власному рейтингу, який оцінює перспективи економічного розвитку в різних країнах, Фінляндію поставив на перше місце. Інша авторитетна швейцарська економічна організація, визнаний лідер в галузі бізнес-освіти, International Institute for Management Development (IMD), визначаючи свій індекс світової конкурентоспроможності, визначив економіку Фінляндії як третю у світі після США та Сінгапуру [5].

Активні дослідження глобальних тенденцій в регіональній політиці, особливостей регіонального розвитку в різних країнах проводяться науковцями та економістами Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) [3]. Особливості фінської моделі та розробка ефективних механізмів управління регіональним розвитком стали основою досліджень науковців національних дослідницьких центрів та університетів Фінляндії [1]. Регіони Фінляндії увійшли в цільову групу рейтингів міжнародної конкурентоспроможності, в яких висвітлюються основні складові конкурентних позицій, сильних та слабких сторін економічного розвитку регіонів.

Основною перевагою Фінської економічної моделі є впровадження досвіду провідних країн у забезпеченні збалансованого розвитку регіонів, можливостей залучення додаткових коштів за загальноєвропейськими структурними фондами і програмами розвитку територій, ефективне поєднання інструментів національної стратегії регіонального розвитку, а також отримання позитивних результатів від програм трансрегіонального співробітництва [13].

Наприкінці XX ст. активного розвитку зазнала економіка Фінляндії, яка стала на шлях кластеризації. Цьому сприяло декілька факторів. Як зазначає С. І. Соколенко [6], ряд структурних змін відбувся в 70-80 рр. XX століття: технологічний розвиток був стрімким, і поступово структури виробництва й експорту змінювались на користь високотехнологічних галузей; у фінській промисловій структурі домінували лісова та металургійна галузі; в той же час традиційне масове виробництво споживчих товарів ніколи не мало такої значущості, як у інших промислово розвинених країнах; вагомі позитивні зрушення в питанні розширення міжнародної активності приватних підприємств; найтяжча структурна криза 1990 р. економічний спад на початку 90-х років показав слабкі сторони фінської економіки. Під впливом теорії М. Портера в Фінляндії було ініційовано і проведено силами Дослідницького інституту фінської економіки (ETLA) масштабне дослідження, кінцевий звіт за яким опубліковано в 1995 р. під назвою «Advantage Finland – The Future of Finnish Industries». У цій роботі аналізувалась структура, описувалися тенденції розвитку та оцінювались перспективи конкурентоспроможності фінських кластерів. Результати досліджень віднайшли відображення в діяльності Міністерства торгівлі і промисловості Фінляндії, що підготувало низку нормативних документів з економічної політики. Як зазначає С. І. Соколенко, «на

основі нових економічних підходів у Фінляндії, як і в більшості розвинених країн, було здійснено перехід від макроекономічного регулювання до промислово-і технологічно-конкурентної політики, заснованої на кластерному аналізі і сприяння формуванню кластерів [5].

Проведений аналіз світової практики в реалізації кластерних стратегій дозволяє зробити ряд висновків: застосування кластерного підходу є закономірним етапом у розвитку економіки; специфікою кластерного механізму є отримання організаціями, що входять до нього, ефекту синергії, який виражається у підвищенні конкурентоспроможності всієї системи у порівнянні з окремими господарюючими суб'єктами; інноваційна орієнтованість кластеру; проведення кластерної політики базується на організації взаємодії між органами державної влади та місцевого самоуправління, бізнесом та науково-освітніми закладами та сфери послуг, що сприяє взаємному удосконаленню та підвищенню ефективності в роботі; активізація міжнародних зв'язків стає важливим напрямком кластерної політики та полягає в розвитку кооперації між близькими кластерами, розробці та реалізації програм розвитку співпраці.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Виконання пріоритетних завдань зовнішньоекономічної стратегії, якими є наближення вітчизняної економіки до світових стандартів відкритості та прозорості, поглиблення України співпраці з іншими державами пов'язані з відповідним транспортним забезпеченням. Система державного регулювання має бути спрямована на вдосконалення законодавчої й організаційної бази реструктуризації, прискореного розвитку транспортної інфраструктури, створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів, її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів відповідно до міжнародних стандартів. Основними чинниками, що стримують розвиток транспортного забезпечення у сфері зовнішньоекономічної діяльності України, є: невпорядкованість системи державного регулювання, що стосується контролю на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що їх надають митні брокери, контрольні служби та транспортні термінали; численні бюрократичні перешкоди при оформленні міжнародних перевезень; мала швидкість доставки пасажирів та вантажів; брак комплексного й інформаційного обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень; недостатність, а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування.

Сучасний стан виробничо-технічної бази транспорту та шляхового господарства в перспективі не зможе забезпечити потреби як внутрішніх, так і міжнародних перевезень у повному обсязі. Проблемами, які потребують негайного вирішення, є фізичне відпрацювання і моральне старіння інфраструктури транспорту та парку транспортних засобів. Ця тенденція існує ще з 80-х років ХХ століття. Щоб подолати її, необхідно:

законодавчо закріпити умови, що стимулюватимуть надходження вітчизняних та іноземних інвестицій у транспортні інфраструктурні проекти (шляхи сполучення, термінали, порти, аеропорти, мости). Використовувати сучасні форми співробітництва держави та приватного сектора у сфері фінансування транспортної інфраструктури (довгострокову оренду, концесії);

підвищувати інвестиційну привабливість транспорту шляхом забезпечення розвитку конкурентного середовища в транспортному комплексі, реструктуризації та фінансового оздоровлення транспортних підприємств;

погодити розвиток транспорту з галузями судно-, автомобіле- і авіабудування, з виробниками засобів навантаження, пакетування й контейнеризації та застосування взаємовигідних схем постачання транспортних засобів і устаткування.

Розвиток процесів кластеризації вказує на позитивні ефекти для економіки країн, оскільки формування кластеру передбачає створення нових робочих місць, ефективного ринку праці та підвищення конкурентоспроможності окремих товарів, галузей та національної економіки в цілому.

Варто відмітити роботу науковців Спільки економістів України, які вперше почали досліджувати кластери, всі форми кластерних об'єднань, кластерні моделі управління малими підприємствами, кластерні форми організації діяльності учасників кластерних об'єднань.

Стимулює створення кластерної моделі управління підприємствами в регіоні формування регіональної схеми логістики від виробництва до споживання. Ефективну реалізацію цільового призначення кластерів, тобто максимальне використання потенційних можливостей регіону при задоволенні потреб споживачів на певній території, можливо завдяки функціонально побудованій схемі логістичного руху ресурсів в регіоні.

Вирішення проблем економічного розвитку транспортної інфраструктури України – це, на нашу думку, в першу чергу оновлення основних засобів цих галузей. Для проведення масштабних перетворень, які можуть зробити галузі транспортних перевезень конкурентоспроможною на світовому ринку та прибутковою, потрібно знайти вільні кошти. Звичайно, найпростіший шлях – іноземне або вітчизняне інвестування. Але, враховуючи достатньо слабку законодавчу базу та велику можливість тіньових фінансових операцій на різних шляхах управління, цей шлях не гарантує стовідсоткову віддачу від вкладення капіталу.

В Україні процес кластеризації здійснюється повільно, оскільки уряд поки що не приділяє цьому належної уваги. Необхідно прискорити розробку національної стратегії кластеризації, відповідних програм; визначити й створити головні структури по виконанню національних і регіональних кластерних ініціатив, сприяти розвитку міжнародної співпраці кластерів України з кластерними об'єднаннями на глобальному рівні.

Література.

1. Huovari, Janne - Kangarharju, Aki - Alanen, Aku. 2001. Constructing an Index for Regional Competitiveness. Pellervo Economic Research Institute Working Papers, No.44.23p.
2. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Смельянова О. Ю. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Смельянова. – К.: НІСД, 2011. – 48 с.
3. OECD (2010), Regional Development Policies in OECD Countries, OECD Publishing, Paris.
4. Канарчук В.Е., Курніков І.П. Виробничі системи на транспорті: Підручник. / В.Е.Канарчук, І.П.Курніков. - Київ, 1997. – 58 с.
5. Соколенко С. І. Кластери в глобальній економіці: монографія / С. І. Соколенко. – К. : Логос, 2004. – 848 с.
6. Филиппов П. Кластеры конкурентоспособности [Электронный ресурс] / П.Филиппов // Эксперт Северо-Запад. – 2003. – № 43 (152). – Режим доступа к журн. : <http://stra.teg.ru/lenta/innovation/1086>.
7. Чупайленко О.А. Транскордонні транспортно-логістичні кластери та транскордонні об'єднання в Україні / О.А. Чупайленко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал: в 2 ч. Ч. 1: Серія: „Технічні науки” – К.: НТУ, 2014. – Вип. 14. – с. 266-274. [Електронний ресурс] – Режим доступа: <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterezacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/>
8. Соколенко С.І. Проблеми і перспективи посилення конкурентоздатності економіки України на основі кластерів / С.І. Соколенко // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Кластери та конкурентоспроможність прикордонних регіонів (збірник наукових праць). НАН України. Ін-т регіональних досліджень; Редкол.: відп. ред. С.І.Бойко. – Львів, 2008. – Вип.3 (71). – с. 18 – 31.
9. Помитов С. А. Опыт создания кластерных структур/ С.А. Помитов // Мировая экономика [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ekportal.ru/page-id-1910.html>.
10. Бондарчук Н.В. Функціонування кластерів: світовий і вітчизняний досвід / Н.В. Бондарчук // Економіка та держава. – 2010. – № 9. – с. 107 – 109.

11. Комар Н. Концепція формування та державної підтримки кластерних структур в Європі / Н. Комар // Вісник Тернопільського національного технічного економічного університету. – 2014. – № 2. – с. 53 – 64.
12. Вергун В. А. Особливості регіональної інноваційно-інвестиційної політики Німеччини: можливості для України [Електронний ресурс] / В. А. Вергун. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/prvs/2009_2/0516.pdf.
13. Ларіна О.Г., Основи забезпечення конкурентоспроможності регіонів в економічній моделі Фінляндії / О.Г. Ларіна // ДВНЗ «КНЕУ ім. В.Гетьмана», с. 100-106.

References.

1. Huovari, Janne - Kangarharju, Aki - Alanen, Aku. (2001), "Constructing an Index for Regional Competitiveness", *Pellervo Economic Research Institute Working Papers*, vol. 44, p. 23.
2. Preyher, D.K, Sobkevych, O.V. and Yemelyanov, O. (2011), *Stratehichni napryamy rozvytku transportnoyi haluzi Ukrainy u pislyakryzovyy period* [Strategic directions of development of transport sector in Ukraine post-crisis period], NISS, Kyiv, Ukraine.
3. OECD (2010), *Regional Development Policies in OECD Countries*, OECD Publishing, Paris.
4. Kanarchuk, V.E. and Kurnikov, I.P. (1997) *Vyrobnychi systemy na transporti* [Production of transport systems], Kyiv, Ukraine.
5. Sokolenko, S.I. (2004), *Klasteri v hlobal'niy ekonomitsi* [Clusters in the global economy], Logos, Kyiv, Ukraine.
6. Filippov, P. (2003), "Competitiveness Clusters", *Ekspert Severo-Zapad*, [Online], vol. 43 (152), available at: <http://stra.teg.ru/lenta/innovation/1086>. (Accessed 4 August 2016).
7. Chupaylenko, O.A. (2014) "Cross-border transport - logistical clusters and cross-border association in Ukraine", *Upravlinnya proektamy, systemnyy analiz i lohistyka*, vol. 14, no. 2, pp. 266-274.
8. Sokolenko, S.I. (2008), "Problems and prospects of strengthening competitiveness of Ukraine's economy based clusters", *Sotsial'no-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy. Klasteri ta konkurentospromozhnist' prykordonnykh rehioniv (zbirnyk naukovykh prats')*, vol. 3 (71), pp. 18-31.
9. Pomytov, S.A "Experience of creation of cluster structures", *Myrovaya ekonomika*, available at: <http://ekportal.ru/page-id-1910.html> (Accessed 2 August 2015).
10. Bondarchuk, N.V. (2010) "The functioning of clusters: international and domestic experience", *Ekonomika ta derzhava*, vol.9, pp. 107 - 109.
11. Komar, N. (2014) "Concept development and state support of cluster structures in Europe", *Visnyk Ternopil's'koho natsional'noho tekhnichnoho ekonomichnoho universytetu*, vol. 2, pp. 53-64.
12. Verhun, V.A. "Regional features innovative investment policy in Germany: Opportunities for Ukraine", available at: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/prvs/2009_2/0516.pdf (Accessed 27 August 2016).
13. Larina, A.G. "Foundation of regional competitiveness in economic models with Finland", *DVNZ «KNEU im. V.Het'mana»*, pp. 100-106.

Стаття надійшла до редакції 03.11.2016 р.