

УДК 334.012.32.012.64:338.436.33

А.М. СУМЕЦ

Академия внутренних войск МВД Украины, Харьков

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ ОРГАНИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ

В статье рассматривается проблематика организации логистических кластеров в Украине. Установлены факторы, которые имеют достаточно значимое влияние на формирование логистических кластеров. Данные факторы классифицированы на две группы. Первая группа факторов отвечает за ресурсное обеспечение регионов Украины. Вторая группа факторов учитывает распределение грузовых потоков по территории Украины. Показано, что именно эти группы факторов изначально формируют логистическую нагрузку регионов. Поэтому они являются ключевыми в организации логистических кластеров в Украине.

Ключевые слова: факторы, кластер, ресурсы, нагрузка, потоки, регион

Постановка проблемы. Кардинальные изменения мирового рынка диктуют неотлагательную необходимость реформирования инфраструктуры логистики на региональном, государственном и межгосударственном уровнях. Основной причиной сформировавшегося требования является перераспределение финансовых и материальных потоков на мировом рынке: основные материальные и финансовые потоки сосредотачиваются в треугольнике США–Европа–Дальний Восток, то есть в глобальной Евразийской сети. Украина в данном треугольнике является узловым центром транспортных коридоров Евразийской сети. Кроме того, Украина активно участвует в развитии сети Европейских и Евро-азиатских международных транспортных коридоров. А поэтому все глобальные изменения мирового рынка однозначно касаются и Украины. Последнее подтверждает необходимость формирования для «центрального» Евразийской сети (здесь имеется ввиду Украина) новой логистической инфраструктуры, ко-

торая будет способна оперативно реагировать на изменения формата проходящих материальных и финансовых потоков. Это позволит адекватно управлять логистической нагрузкой, как региональных рынков, так и рынка Украины в целом.

Реформирование и дальнейшее развитие логистической инфраструктуры в Украине должно базироваться на формировании логистических кластеров и, прежде всего, региональных. Однако прежде чем вести речь о создании такого рода кластеров необходимо исследовать и изучить факторы, влияющие на формирование последних. На сегодняшний день проблема создания региональных логистических кластеров (РЛК) в Украине остается открытой. Об этом свидетельствует отсутствие по этому вопросу, как научных публикаций, так и каких-либо государственных или региональных программ. Поэтому и изучением факторов, которые оказывают значимое влияние на создание или скорее на возможность организации кластеров в Украине практически никто не занимался.

Анализ последних исследований и публикаций. Мировая практика ведения бизнеса подтверждает эффективность создания кластеров. Кластер является особо организованным пространством, где создаются определенные условия для успешного развития больших и маленьких предприятий, поставщиков ресурсов и услуг, объектов инфраструктуры, научно-исследовательским центрам, учебным заведениям и другим организациям.

Классическое определение кластера принадлежит Майклу Портеру: «кластер – это сконцентрированные по географическим признакам группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, агентств по стандартизации, торговых объединений) в конкретных отраслях, которые конкурируют, но вместе с тем ведут общую деятельность». По мнению Майкла Портера: «кластеры являются организационной формой консолидации усилий заинтересованных сторон, направленных на достижение конкурентных преимуществ, в условиях становления постиндустриальной экономики» [1].

Авторы современных публикаций о кластерах все больше уделяют внимание обоснованию тезиса о повышении конкурентоспособности регионов и организаций, находящихся в кластере [2 – 5]. Много публикаций посвящено описанию кластеров того или иного региона, рассмотрению их структуры, обоснованию необходимости создания кластеров [6 и др.]. А вот работ, посвященных изучению ключевых факторов организации логистических кластеров, имеется весьма ограниченное количество. Так, например, в публикации [2] авторы, ссылаясь на электронную версию статьи Г.Р. Хасаева [5], указывают лишь на факторы, которые мотивируют интеграцию разных организаций и предприятий в кластер. В работах [5, 6] анализируются сложившиеся благоприятные условия организации кластера, но только для регионов Российской Федерации.

Литературный обзор научных статей, посвященных кластерам, позволяет указать на отсутствие публикаций, в которых изучаются и анализируются ключевые факторы, влияющие на организацию кластеров в Украине. В связи с этим возникает необходимость в проведении систематизированных исследований по вопросу выявления, изучения и описания ключевых факторов организации региональных логистических кластеров в Украине.

Формулирование цели статьи. Целью статьи является установление и описание ключевых факторов организации РЛК в Украине.

Изложение основного материала. Возможностям организации РЛК в Украине способствует много факторов, которые с целью дальнейшего анализа можно объединить в две группы: естественные (то есть, природные) и искусственные, формируемые рынком.

Кратко о первой группе – естественных факторах. Они «отвечают» за природно-ресурсную обеспеченность регионов и их используемость.

Результаты исследований природно-ресурсного обеспечения Украины минеральными ресурсами позволили произвести группирование всех регионов по критерию обеспеченности последними. С целью упрощения получения выводов было принято решение ранжировать обеспеченность регионов минеральными ресурсами на три группы: высокая обеспеченность, средняя обеспеченность, низкая обеспеченность. Результаты данно-

го группирования легли в основу составления карты обеспеченности минеральными ресурсами регионов Украины.

Анализ полученной карты позволяет сделать вывод о том, что к группе регионов с высокой обеспеченностью минеральными ресурсами относят Донецкую, Днепропетровскую и Луганскую области; к группе со средней обеспеченностью – Львовскую, Запорожскую, Харьковскую области и АР Крым; к группе с низкой обеспеченностью относятся остальные. Таким образом, фактор обеспеченности ресурсами регионов Украины может служить исходным моментом для организации РЛК и установлении их топологии и типологии, то есть классификации.

Наряду с обеспеченностью регионов Украины минеральными ресурсами необходимо рассматривать и вопрос эффективности их использования, поскольку данное обстоятельство есть исходным в формировании логистической нагрузки рассматриваемого логистического полигона того или иного региона. В соответствии с этим в Украине определенно выделяются регионы с высоким, средним и низким уровнями эффективности использования минеральных ресурсов, а, следовательно, и с первичным возможным потенциалом логистической нагрузки (ЛН) последних.

По уровню эффективности использования минеральных ресурсов в регионах Украины была также составлена соответствующая карта.

Регионы с высоким уровнем эффективности использования минеральных ресурсов характеризуются средним наличием минеральных ресурсов и высоким объемом выпуска промышленной продукции на душу населения, а значит и с высоким уровнем перемещения материальных потоков. Для этой группы регионов характерен высокий уровень ЛН.

Регионы со средним уровнем эффективности использования минеральных ресурсов характеризуются средним наличием минеральных ресурсов и средними показателями объема выпуска промышленной продукции на душу населения. Данное обстоятельство указывает на меньшую интенсивность прохождения материальных потоков в пределах регионов. Эта группа регионов имеет средний уровень ЛН.

Регионы с низким уровнем эффективности использования минеральных ресурсов характеризуются недостаточным наличием минеральных

ресурсов и невысоким объемом выпуска промышленной продукции на душу населения, то есть они имеют низкую ЛН.

Данное группирование проведено с помощью использования итеративного метода кластерного анализа и *k*-средних [7, 8]. Результаты данного группирования могут быть положены в основу первичной классификации логистических кластеров по признаку естественной (первичной) величины ЛН региона.

Вторая группа факторов – искусственные, которые сформировались в результате экономической деятельности регионов. Эта группа объединяет два весьма значимых фактора. Первый – сложившаяся модель распределения грузопотоков на территории Украины; второй – сформировавшаяся система транспортных коридоров.

Рассмотрим ретроспективу формирования первого фактора.

Исторически сложилось, что центром сосредоточения массовых грузопотоков в Украине является Киев. Основные причины данной ситуации кроются в экспансии международных торговых марок рынка Украины и позитивном развитии отечественного производителя. Этому способствует и географическое расположение Киева, и численность его населения, если его рассматривать, как потенциальный рынок сбыта. Нельзя также не учитывать уровень и темпы развития бизнес-процессов в столице Украины, в результате чего быстро развивалась и логистическая инфраструктура – склады, логистические распределительные центры и пр. Это, естественно, повлияло и на формирование модели распределения грузопотоков по территории Украины, «центр тяжести» которых сформировался непосредственно в Киеве.

На данный период времени регионы пока только начинают совершенствоваться и развивать соответствующую логистическую инфраструктуру на своих территориях. Анализ имеющейся инфраструктуры регионов указывает на то, что именно здесь скрывается серьезный потенциал, поскольку регионы уже обладают всеми необходимыми ресурсами для приема, переработки и дальнейшего перемещения грузопотоков. В регионах имеются необходимые складские площади, кадры и технико-технологическая база. Это является достаточным условием для того, чтобы начать работу по перераспределению грузовых потоков и мест хранения грузов по всей

территории страны. Иными словами, пришла пора уравнивать ЛН Украины путем создания РЛК. Такой вывод вполне обоснован и подтверждается тем, что в последнее время многие компании уже успешно используют принцип уравнивания ЛН, но только в границах интересующего логистического полигона. Они исходят из того, что товар, который хранится на огромных складах в столице, предназначен для всей Украины, а не только для Киева. А это значит, что исходя из потребительской способности региональных рынков, целесообразно рассредоточить товарный запас по крупным мегаполисам. И чем раньше этот товар будет доставлен в регионы, тем дешевле будет его дальнейшее хранение, быстрее он будет доставлен конечному клиенту, и стоимость сопутствующего складского сервиса окажется более доступной широкому кругу потребителей данного вида услуг. Получение такого эффекта и даже его усиление произойдет при условии создания РЛК либо уравниваемой и сбалансированной сети таких кластеров на логистическом полигоне Украины. Такая стратегия позволяет оптимизировать и транспортные затраты за счет сокращения мелких поставок товара из столицы в регионы и далее конечному потребителю. А ведь сейчас многие компании отправляют товары заказчику ровно теми партиями, которые нужны им именно сегодня.

Рыночный подход в распределении товарных потоков на логистическом полигоне Украины неотвратимо ведет к декомпозиции сложившейся модели распределения грузопотоков. И на сегодняшний день результаты такой декомпозиции очевидны – кроме Киева выделено еще шесть центров, через которые целесообразно перераспределять грузовые потоки по территории Украины. Это Одесса, Львов, Днепропетровск, Донецк, Харьков и Симферополь. Формирование такого количественного состава региональных центров накопления и распределения грузопотоков объясняется удачным, с точки зрения транзитных сообщений, расположением этих городов, развитой инфраструктурой и пр. Через эти центры проходят основные транспортные потоки, соединяющие Западную и Восточную Европу, Азию. Таким образом, модель распределения товарных потоков и ЛН по всей территории Украины будет изменена в соответствии с выделенными центрами.

Следует особо отметить, что реализация данной модели распределения грузовых потоков позволит повысить качество доставки и, главное, ее своевременность – можно в течение одного рабочего дня, получив заказ от потребителя, к концу этого же дня поставит необходимый товар заказчику. Кроме того, данная модель позволит прийти к корректной формализации РЛК и их топологической привязке к конкретным регионам и сегментам рынка.

Второй фактор сформировался благодаря выгодному географическому положению Украины. Это, несомненно, послужило значимым обстоятельством формирования системы транспортных коридоров. В соответствии с международной программой «From-Door-To-Door» развития транспортной сети выделено 12 маршрутов, формирующих транспортные коридоры:

1) маршрут №1: Одесса–Москва (Винница, Казатин, Киев, Конотоп, Брянск, Калуга);

2) маршрут №2: Одесса–Луганск–Краснодар (Казатин, Кривой Рог, Днепропетровск, Харьков, Донецк);

3) маршрут №3: Франкфурт–на–Майне–Славкув–Казатин–Екатеринбург (Ковель, Луцк, Ровно, Воронеж);

4) маршрут №4: Киев–Харьков (Полтава);

5) маршрут №5: Киев–Луганск (Черкасы, Казатин, Днепропетровск, Донецк);

6) маршрут №6: Екатеринбург–Харьков–Николаев (Полтава, Днепропетровск, Запорожье, Херсон);

7) маршрут №7: Славкув–Ковель–Винница;

8) маршрут №8: Киев–Донецк–Бендер–Абас–Индия–Пакистан (Казатин, Кировоград, Кривой Рог, Запорожье, Джанкой, Симферополь, Севастополь);

9) маршрут №9: Львов–Керчь–Тамань–Краснодар (Ивано-Франковск, Тернополь, Хмельницкий, Винница, Казатин, Умань, Николаев, Херсон);

10) маршрут №10: Ужгород–Киев (Чоп, Львов, Ровно, Казатин);

11) маршрут №11: Казатин – Екатеринбург (Киев, Полтава, Харьков);

12) маршрут №12: Зонгулдаг–Евпатория–Москва (Стамбул, Симферополь, Джанкой, Запорожье, Харьков, Воронеж).

Через територію України проходять і контрейлерні маршрути внутрішнього і міжнародного призначення. К міжнародним відносяться маршрути: «Чардаш» Будапешт-Москва, «Вікінг» Ільичевськ-Клайпеда і «Ярослав» Київ-Славкув.

К внутрішнім відносяться маршрути: «Крещатик» Київ-Одеса/Ільичевськ, «Днепровець» Дніпропетровськ-Одеса/Ільичевськ, «Подольє» Хмельницький-Одеса/Ільичевськ.

Крім того, слід також вказати ще на одне обставина, яке сприятиме розвитку системи ТК в Україні: на даний період часу вже оброблені і готові для повномасштабної реалізації схеми:

1) змішаної комбінованої інтермодальної торгово-транспортної мережі Росії і сусідніх держав за програмою «From-Door-To-Door»,

2) інтермодальних маршрутів, комбінованих перевезень по транспортній мережі України.

Висновки по дослідженню і перспективи подальших досліджень в даному напрямку. Таким чином, в сучасних умовах розвитку ринкових відносин в Україні створення РЛК є найважливішою формою економічного розвитку регіонів. Саме кластеризація створює умови для регулювання ЛН на території України. Це сприяє вирівнюванню економічного розвитку регіонів і створення конкурентного їх потенціалу, що в результаті посилить економічну силу України.

Аналіз можливостей в плані організації РЛК в Україні дозволив виявити ключові фактори, до яких були віднесені наявність природних ресурсів в регіонах, ступінь їх використання, складившись схема переміщення вантажопотоків і система транспортних коридорів. Аналіз даних факторів підтверджує реальну можливість і необхідність організації в Україні РЛК, які будуть виконувати функцію регулятора ЛН регіонів. Дані функції призначені стати основою ефективного економічного розвитку території регіонів і будуть сприяти ефективності розвитку держави в цілому. Регіональне економічне розвиток на базі створення і стимулювання РЛК

предполагает инициативу и активность бизнеса, а также совместных усилий бизнеса, исполнительной и законодательной власти. Поэтому задачей сегодняшнего дня и перспективой дальнейших исследований в этом направлении является разработка и развитие теории региональных логистических кластеров.

Литература

1. Портер М. Конкуренция: пер. с англ. / М. Портер. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2001. – 495 с.

2. Гринчак О.В. Роль економічних кластерів у підвищенні конкурентоспроможності підприємств АПК / О.В. Гринчак, О.Х. Давлетханова, Г.О. Коваленко // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства: Економічні науки. – Вип. 97. – Х.: ХНТУСГ, 2008. – С. 41-48.

3. Даниленко В.І. Кластерний підхід в організації маркетингового забезпечення діяльності підприємств овочепродуктового підкомплексу / В.І. Даниленко // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства: Економічні науки. – Вип. 97. – Х.: ХНТУСГ, 2008. – С. 66-74.

4. Саблук П.Т. Кластеризація як механізм підвищення конкурентоспроможності та соціальної спрямованості аграрної економіки / П.Т. Саблук, М.Ф. Кропивко // Економіка АПК. – 2010. – № 1. – С. 34-39.

5. Хасаев Г.Р. Кластеры – современные инструменты повышения конкурентоспособности региона (через партнерство к будущему) [Электронный ресурс] / Г.Р. Хасаев, Ю.В. Михеев. – Режим доступа к ресурсу: <http://www.compass-r.ru>.

6. Косач І.А. Мале підприємство в контексті кластерної моделі регіональної економіки / І.А. Косач // Науковий вісник ЧДІЕУ. – Чернігів: ЧДІЕУ, 2008. – № 1. – С.116-126.

7. Дюран Б. Кластерный анализ: пер. с англ. / Б. Дюран, П. Одетт. – М.: Статистика, 1977. – 128 с.

8. Гитис П.Х. Статистическая классификация и кластерный анализ / П.Х. Гитис. – М.: Московский государственный горный университет, 2003. – 157 с.

Поступила в редакцию 12.03.2010

Рецензент: д-р екон. наук, проф., зав. каф. економічної теорії
Е.М. Воробьев, Харьковский национальный университет им. В.Н. Кара-
зина.

КЛЮЧОВІ ФАКТОРИ ОРГАНІЗАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ

О.М. Сумець

У статті розглядається проблематика організації логістичних кластерів в Україні. Встановлено фактори, що мають достатньо вагомий вплив на формування логістичних кластерів. Ці фактори класифіковані на дві групи. Перша група факторів відповідає за ресурсне забезпечення регіонів України. Друга група факторів враховує розподіл вантажних потоків по території України. Показано, що саме ці фактори першочергово формують логістичне навантаження регіонів. Тому вони є ключовими в організації логістичних кластерів в Україні.

Ключові слова: чинники, кластер, ресурси, навантаження, потоки, регіон

KEY FACTORS OF REGIONAL LOGISTICS CLUSTER

A.M. Sumets

The article discusses the problems of organizing logistics clusters in the Ukraine. Factors which have a meaningful enough influence on forming of logistic clusters are set. These factors consist of two groups. The first group is responsible for the supply of resources for the regions of Ukraine. The second group accounts the distribution of freight flows through Ukraine. It is shown that these groups of factors originally formed logistical burden regions. Therefore, they are key factors in organizing the logistics cluster in Ukraine.

Keywords: factors, cluster, resources, pressure, flow, region

Сумець Александр Михайлович – канд. техн. наук, доцент, професор кафедри менеджмента Академії ВВ МВД України, Харьков, Україна, e-mail: sumets61@mail.ru.