

## РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ В УКРАЇНІ

Чупайленко О.А., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

## DEVELOPMENT OF TRANSPORT-LOGISTICS CLUSTER IN UKRAINE

Chupaylenko O.A., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ В УКРАИНЕ

Чупайленко А.А., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

### Постановка проблеми.

Необхідною умовою виходу України зі світової фінансової і економічної кризи є рішення завдань по підвищенню конкурентоспроможності національної економіки. В той же час, згідно із звітом Всесвітнього економічного форуму, по глобальному індексу конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index – GCI) Україна зайняла лише 73-є місце серед 150 країн світу. При формуванні індексу конкурентоспроможності оцінювалися у тому числі наступні параметри, які пов'язані з рівнем кластеризації економіки, ефективністю процедур митного оформлення, інфраструктурою транспортної логістики, доступністю і легкістю організації міжнародних поставок. Транспортно-логістичні послуги використовуються для полегшення здійснення перевезень та виконують посередницькі функції. Потребують подальших досліджень теоретичні аспекти формування транспортно-логістичних кластерів між учасниками надання транспортно-логістичних послуг у прикордонних зонах підприємствами сусідніх країн.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Досвід розвитку провідних країн світу свідчить, що підвищення конкурентоспроможності економіки можна досягти лише шляхом переходу на інноваційну модель розвитку, кінцева мета впровадження якої полягає в підвищенні добробуту громадян за рахунок прискорення економічного зростання. Як один з елементів такої моделі можуть розглядатися кластери — сконцентровані за географічною ознакою групи взаємозалежних компаній, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій в певних областях, що характеризуються спільною діяльністю і взаємодоповнюючих один одного.

Кластери сприяють підвищенню конкурентоспроможності економіки на національному і регіональному рівнях. М. Портер – засновник теорії кластерів – вважав, що підприємства окремих галузей мають властивість концентруватися в певних регіонах країни. При цьому найбільш конкурентоздатні підприємства активно впливають на суб'єктів ринку, з якими вони взаємодіють, – постачальників, споживачів і конкурентів, підвищуючи їх конкурентоспроможність. У свою чергу, підвищення конкурентоспроможності цих підприємств сприятливо впливає на діяльність підприємства-лідера. В результаті такої активної взаємодії виникає синергетичний ефект [1].

Проблемам функціонування та розвитку кластерів присвячені роботи таких авторів, як У. Айзард, Е. Бергман, Ф. Маккен, П. Массе, Ф. Найт, О. Ланге, І. С. Пальма, М. Портер, О. Солвелл, Е. Фезер, П. Л. Віленський, А. Г. Гранберг, Б. М., Лапідус, Ф. Д. Лівшиць, Я. Б. Олійник, О. М. Полякова, М. О. Кизим, І. Г. Смирнов, О. М., Тищенко, С. І. Гриценко та інші [2,3,4,5].

Одним з найперспективніших і динамічніших напрямів економічної діяльності є логістика. Логістика по праву вважається ефективним джерелом забезпечення конкурентних переваг. Світовий ринок логістичних послуг оцінюється у більш ніж 5 трлн. дол. (2012 р.) і щорічно зростає на 4-5%. У Україні ринок логістичних послуг почав формуватися на початку 90-х років ХХ ст. А першими на нім стали діяти такі відомі західні логістичні компанії, як "United Parcel Service" (UPS) (США), "Thomas Nationwide Transport"(TNT) (Нідерланди), "Schenker – Billspedition Transport Logistics"(Schenker – BTL) (Німеччина/Швеція). Зараз в Україні на перевезення, зберігання продукції і сировини суб'єкти економічної діяльності витрачають приблизно 15% ВВП, в країнах ЄС і США логістичні витрати складають 12-16% ВВП, в Китаї – 26%, в Японії – 6%. За експертними оцінками, українські компанії щорічно вкладають в логістику близько 10 млрд. дол. При цьому 70%

логістичних витрат доводиться на транспорт (7 млрд. дол.), 25% – на складське зберігання (2,5 млрд. дол.) і близько 5% – на управління логістичними потоками (0,5 млрд. дол.) [3].

В той же час в рейтингу Всесвітнього банку за показником ефективності логістики (Logistics Performance Index – LPI) у 2011 р. Україна зайняла лише 73-є місце серед 150 країн. Для визначення показника ефективності логістики оцінювалися 7 параметрів: діяльність митної служби – наша країна зайняла 97-є місце, інфраструктура – 74-і, міжнародні перевезення – 83-і, компетентність логістики – 90-і, "трекінг і трейсинг" (фіксація і відстежування шляху) – 80-і, внутрішні витрати на логістику – 21-і і своєчасність доставки – 55-і. До країн-лідерів, що увійшли до першої десятки, відносяться: Сінгапур, Нідерланди, Німеччина, Швеція, Австрія, Японія, Швейцарія, Гонконг (Китай), Великобританія і Канада. Білорусь і Росія зайняли, відповідно, 74-і і 99-і місця [4]. В якості одного з шляхів рішення існуючих логістичних проблем в Україні пропонується використати кластерний підхід. Формування транспортно-логістичних кластерів може стати ефективним інструментом підвищення конкурентоспроможності національної економіки за рахунок мінімізації витрат у сфері логістики.

Кластери у сфері логістики є у багатьох країнах світу. Так, в Центральній і Східній Європі діє близько 25 основних і 60 другорядних транспортно-логістичних кластерів. Наприклад, створений в 2003 р. транспортно-логістичний кластер в Словенії налічує у своєму складі 13 компаній і 3 установи, які займаються експедицією і доставкою вантажів, надають портові послуги, розробляють освітні програми і вирішують питання, пов'язані із забрудненням повітря. Кінцева мета кластера полягає в забезпеченні сприятливих умов, які дозволять учасникам надавати комплексні транспортно-логістичні послуги для досягнення успіху на європейському ринку. Морський кластер у Великобританії був створений в 2003 р., щоб представляти і відстоювати інтереси морської галузі в Мерсисайде (графстві північно-західної Англії) [2]. Мета кластера – збільшити інвестиції в галузь і підвищити її ефективність на місцевому, регіональному, національному і міжнародному рівнях. Кластер функціонує в інтересах 500 пов'язаних з морською діяльністю компаній регіону, серед яких судновласники, суднобудівельні компанії, експедитори, портові і складські оператори, транспортні і страхові компанії та ін. Річний обіг кластера досягає 1,3 млрд. фунтів стерлінгів [6,7,8].

Україна має перспективи розвитку транспортно-логістичних кластерів, що підкріплюється стійким зростанням обсягів зовнішньої торгівлі і відповідним зростанням об'ємів перевезень (див. табл.1) [11].

Таблиця 1 – Зовнішня торгівля товарами за країнами (млн.дол. США)

Торгівля	Експорт	Експорт	Експорт	Відносна різниця (2012р.-2005р.) /2005р. %	Імпорт	Імпорт	Імпорт	Відносна різниця (2012р.-2005р.) /2005р. %
Показники	2005	2010	2012		2005	2010	2012	
Усього	34228,4	51405,2	68809,8	101,03	36136,3	60742,2	84658,1	134,29
Країни СНД	10531,1	18740,6	25302,6	140,26	16988,3	26697,4	34452,6	102,8
Інші країни світу	23697,3	32664,6	43507,2	83,59	19148,0	34044,8	50205,5	162,19
Європа	10881,4	13829,6	17424,0	60,13	12666,4	20004,5	27556,0	117,55

Як видно із табл.1 найбільш стійким є зростання об'ємів торгівлі з країнами СНД (наприклад з 2005р. по 2012 р. експорт зріс на 140,26 %, а імпорт на 102,8 %, а з країнами Європи відповідно по експорту зростання – 60,13 %, а по імпорту – 117,55 %).

В Україні також здійснюються організаційні заходи для формування транспортно-логістичних кластерів. Наприклад, в Херсонській області перспективним було визнано створення першого в Україні транспортно-логістичного кластера, який повинен об'єднати 106 підприємств і організацій, серед яких, – 3 морських торгових порту, 7 річкових портів, 5 судноплавних компаній, судноремонтні верфі, підприємства залізничного і автомобільного транспорту, аеропорт, авіапідприємства. Основні завдання кластера, який сьогодні знаходиться на стадії формування, полягають у вдосконаленні

транспортної системи області, налагодженні взаємодії підприємств транспортної галузі, реструктуризації транспортних структур. У Закарпатській області створюється трансграничний логістичний кластер. 21 вересня 2009 р. в р. Загонь (Угорщина) було підписано угоду про співпрацю і інформаційне партнерство між Карпатським регіональним центром інноваційного розвитку і регіональним логістичним кластером "Загонь". Предмет угоди – активізація трансграничних економічних транспортно-логістичних, інфраструктурних і освітніх зв'язків на основі інноваційного розвитку регіонів. Проект комплексного розвитку регіону Загонь припускає формування біля кордону з Україною логістичного центру, здатного грати роль моста транспортних перевезень між Азією, Росією, Україною і Західною Європою в об'ємі як мінімум 16 млн. т вантажів в рік [9,10].

Незважаючи на почату в Україні діяльність по формуванню логістичних кластерів, нормативно-правова база по створенню кластерів знаходиться на стадії розробки. Одним з перших таких нормативно-правових документів стала Державна програма розвитку промисловості на 2003-2011 роки, схвалена постановою Кабінету Міністрів України № 1174 від 28 липня 2003 г. Для виконання цієї Програми була розроблена Концепція створення кластерів в Україні [4]. Згідно цієї концепції, виділяються наступні види кластерів: виробничі (об'єднання автомобіле-, судо- і авіабудування, інших галузей машинобудівного комплексу, організації будівельної галузі і виробництва будівельних матеріалів та ін.), інноваційно-технологічні (географічно локалізовані підприємства, які пов'язані виробництвом інноваційної продукції), туристичні і транспортно-логістичні.

У 2009 р. Міністерство регіонального розвитку і будівництва України розробило проект Концепції Національної стратегії формування і розвитку трансграничних кластерів. Мета цієї стратегії – підвищення рівня життя громадян, забезпечення конкурентоспроможності України і її регіонів. Стратегія визначає основні її складові, завдання, передбачає порівняльний аналіз можливих варіантів виявлення трансграничних кластерних ініціатив і розвитку трансграничних кластерів, очікувані результати після її реалізації. Здійснення Національної стратегії передбачена на період до 2015 г. [5,10].

У 2009–2015 рр. сфера, де створюються кластери, значно розширилася. У більшості регіонів проведені кластерні дослідження, впроваджуються ефективні форми взаємодії суб'єктів господарювання. Ряд проектів розвитку територіально-виробничих кластерів здійснюється в ініціативному порядку в Житомирі, Івано-Франківську, Луцьку, Львові, Ривном, Севастополі, Харькові, Херсоні і інших містах [9,10].

Проте, незважаючи на існуючий практичний досвід створення кластерів і наявність деяких нормативно-правових документів, роботи за багатьма напрямками реалізації кластерної політики ще не розпочаті, зокрема:

- не створені основи науково-методичної, інформаційно-консультативної, освітньої підтримки розвитку кластерів на регіональному і галузевому рівнях;
- відсутня координація державних і регіональних органів управління, об'єднань підприємств з питань реалізації кластерної політики;
- недостатньо розроблені механізми фінансової підтримки проектів розвитку кластерів на державному і регіональному рівнях.

До загальних проблем створення в Україні кластерів різних типів слід віднести недостатню сприйнятливості більшістю українських підприємств інновацій; нестачу кваліфікованих кадрів; низька якість транспортної і інженерної інфраструктур; відсутність необхідного інформаційного забезпечення процесу кластеризації; недостатню зацікавленість суб'єктів малого і середнього бізнесу в об'єднанні у великі виробничі системи; відсутність інвесторів у зв'язку з низькою інвестиційною привабливістю регіонів; обмежений доступ до зарубіжних ринків.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.

Одним з важливих напрямів реалізації кластерної політики в Україні є забезпечення науково-методичної підтримки розвитку кластерів. Саме тому актуальні наукові дослідження про поглиблення теоретичних основ і вдосконалення методичних принципів створення і розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні. В першу чергу доопрацювання вимагає понятійно-термінологічний апарат, зокрема, визначення змісту, сутнісних характеристик поняття "Транспортно-логістичний кластер".

Під транспортно-логістичним кластером слід розуміти сконцентровану на певній території групу взаємозалежних підприємств, організацій і компаній, що спеціалізуються на наданні транспортно-логістичних послуг, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій, які активно взаємодіють із споживачами логістичного сервісу і забезпечують конкурентні переваги відповідних

територій. Кластер може включати підприємства і організації, обслуговуючі об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури. Транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах зі значним транзитним потенціалом.

Постановка завдання.

Вимагає доопрацювання понятійно-термінологічний апарат, зокрема, визначення змісту, сутнісних характеристик поняття "Транспортно-логістичний кластер". Використання кластерного підходу при формуванні макрологістичних систем дозволяє повніше реалізовувати основні положення теорії систем і теорії компромісів, на яких, власне, і базується логістична концепція. Саме у рамках кластера здійснюється активний обмін інформацією між взаємозв'язаними господарюючими суб'єктами, відбувається узгодження умов їх економічної діяльності. Ефективність кластерного механізму полягає в зниженні елементу невизначеності і високої міри передбачення ринкової ситуації для учасників кластера. Формування транспортно-логістичних кластерів є новим етапом розвитку транспортно-логістичних систем на принципах добровільного об'єднання економічно незалежних підприємств і організацій логістики.

Основний матеріал.

Ініціатива по формуванню і розвитку транспортно-логістичних кластерів повинна виходити від органів виконавчої влади і місцевого самоврядування, які повинні сприяти інституціональному розвитку кластерів, у тому числі забезпечувати ініціацію і організаційну підтримку створення кластера, а також проводити діяльність по стратегічному плануванню його розвитку і встановленню ефективної інформаційної взаємодії між його учасниками. Транспортно-логістичний кластер створюється і функціонує на основі таких загальних принципів:

- демократичності (інтеграція здійснюється з урахуванням інтересів суб'єктів створення кластера на основі добровільності);
- географічній близькості (учасники кластера знаходяться в межах окремого міста, району, області);
- кооперації (взаємодія між учасниками усередині кластера сприяє отриманню синергетичного ефекту);
- рівноправ'я і відповідальності (учасники кластера об'єднуються і функціонують на основі рівності прав і відповідальності за свою діяльність);
- випереджаючого лідерства (наявність і вибір підприємства-лідера в кластері, яке зможе координувати дії учасників кластера);
- ефективності (оцінка ефективності діяльності учасників кластера дозволить визначити, наскільки управління їм відповідає досягненню стратегічних цілей);
- ресурсній забезпеченості (обмін інформаційними, матеріальними, правовими ресурсами);
- інноваційності (розвиток на основі інновацій сприяє досягненню стратегічних цілей кластера);
- системності (наявність чіткої логічної структури кластера, повноти і взаємозв'язку усіх його учасників);
- перспективності (наявність стратегії і поетапність розвитку кластера).

Діяльність транспортно-логістичного кластера повинна ґрунтуватися на розроблених і затверджених організаційних документах, що стосуються його створення і функціонування (договір про створення кластера, угода про вступ в кластер, положення і правила функціонування кластера, положення про взаємозалежність учасників кластера, норми і правила взаємодії учасників кластера та ін.). Головним документом, що регламентує діяльність логістичного кластера, повинен стати договір про створення кластера, який обов'язково повинен містити наступні пункти: загальні стани, цілі і завдання діяльності, напряму діяльності, організаційно-правову основу діяльності, права і обов'язки учасників кластера і інші умови.

Формування транспортно-логістичного кластера здійснюється у декілька етапів:

- 1) виникнення ідеї і обґрунтування необхідності його створення;
- 2) визначення регіону(території) для створення кластера на основі оцінки його конкурентного потенціалу в логістичній сфері;
- 3) розробка організаційної структури кластера;
- 4) формування системи управління їм;
- 5) оцінка ефективності функціонування кластера.

Розглянемо ці етапи окремо, щоб детальніше з'ясувати суть кожного з них.

На першому етапі необхідно визначити мету створення, завдання і масштаби діяльності транспортно-логістичного кластера.

Метою створення транспортно-логістичного кластера може бути:

- підвищення конкурентоспроможності транспортно-логістичної галузі шляхом розвитку інноваційного потенціалу;
- підвищення зайнятості населення за рахунок збільшення кількості робочих місць;
- підвищення інвестиційної привабливості транспортно-логістичної галузі;
- збільшення вкладу від транспортно-логістичних послуг у валовий регіональний продукт;
- розширення податкової бази;
- підвищення ефективності системи управління транспортно-логістичної діяльності.

Першочерговими завданнями транспортно-логістичного кластера мають бути:

- 1) розвиток і модернізація інфраструктури (автомобільних і залізниць, річкових, морських і авіапортів, об'єктів придорожного сервісу – пунктів живлення, торгівлі, готелів, автостоянок, об'єктів реклами, складов і розподільних центрів);
- 2) створення сучасних логістичних терміналів;
- 3) вдосконалення механізму будівництва, ремонту і обслуговування доріг, їх раціональне використання;
- 4) географічне розширення масштабу перевезень;
- 5) стимулювання інноваційної діяльності і впровадження нових технологій в логістичну галузь.

Масштаби діяльності транспортно-логістичного кластера можуть охоплювати місто, район, область або країну.

Другий етап передбачає проведення досліджень для визначення конкурентного потенціалу регіону в логістичній сфері. Для цього здійснюють кількісний аналіз конкурентної стійкості (тобто встановлюють ринкову позицію галузі регіону) і якісний аналіз наявності і складу ресурсної бази, необхідної для забезпечення конкурентоспроможності підприємств регіону в логістичній галузі, тобто умов конкурентної стійкості.

Кількісний аналіз конкурентної стійкості полягає у визначенні показників, що відбивають конкурентну стійкість логістичної галузі в регіоні і потенціал його кластеризації: коефіцієнта локалізації, коефіцієнта виробництва логістичних послуг на душу населення і коефіцієнта спеціалізації регіону. Якщо розраховані показники більше або дорівнюють одиниці, то логістична галузь виступає як галузь ринкової спеціалізації і в ній існує кластер або його створення можливо.

Якісний аналіз умов конкурентної стійкості передбачає визначення наявності і складу ресурсної бази, необхідної для забезпечення конкурентоспроможності регіону у сфері логістики. Ці результати формуються на основі аналізу комплексу умов : чинників виробництва (наявність і доступність природних, трудових, фінансових, матеріальних ресурсів), попиту на логістичні послуги на внутрішньому ринку, конкурентоспроможності галузей-постачальників або інших супутніх галузей в цьому регіоні і чинників, що мотивують створення ефективних стратегій організації і управління підприємствами і конкуренція на внутрішньому ринку.

Третій етап включає визначення ядра кластера і складу його учасників, принципів функціонування, затвердження документів, що стосуються його діяльності. Ядро кластера складають транспортні і логістичні компанії (організації), що надають різні послуги в транспортній, складській і інших видах логістики, здійснює зберігання і транспортування вантажів

Ядро кластера складають транспортні і логістичні компанії (організації), що надають різні послуги в транспортній, складській і інших видах логістики, здійснює зберігання і транспортування вантажів, їх сортування, пакування і перепакування, доставку товарів в роздрібні мережі, митне оформлення товарів та ін. Такі компанії часто називають логістичними операторами, провайдерами або інтеграторами.

Залежно від міри інтегрованості з бізнесом замовника, кількості реалізованих логістичних функцій, а також рівня доступу до міжнародних і регіональних ринків збуту провайдерів транспортно-логістических послуг ділять на наступні групи [3,9]:

- 1) 1 PL – провайдери (First Party Logistics Providers) – операції по зберіганню товарів, транспортуванню, документальному супроводу і митному оформленню виконують самі власники вантажу;

- 2) 2PL – провайдери (Second Party Logistics Providers) – пропонують аутсорсинг окремих завдань, працюють на ринку класичних логістичних послуг (транспортні компанії, експедитори, склади загального користування, вантажні термінали, митні брокери, агенти, страхові компанії, фірми за поданням інформаційно-консалтингових послуг у сфері логістики);

3) 3PL – провайдеры (Third Party Logistics Providers) – пропонують комплексний логістичний сервіс, тобто беруть під свій контроль декілька або усі логістичні функції, можуть використати субпідрядників, послуги надають окремо або комплексно;

4) 4PL – провайдеры (Fourth Party Logistics Providers) – це логістичні інтегратори повного циклу, тобто компанії, що застосовують системний підхід до управління усіма логістичними бізнес-процесами замовника і компанії, що координують дії, і її ключових контрагентів в ланцюгах постачань з урахуванням довгострокових стратегічних цілей;

5) 5PL – провайдеры (Fifth Party Logistics Providers) – вирішують завдання, які пов'язані з управлінням усіма компонентами ланцюга поставок за допомогою електронних засобів інформації.

У відповідності зі структурою транспортно-логістичної галузі України (див. рис. 1), для утворення ядра кластера доцільніше брати 2PL-провайдерів. У 2006 р. вони становили майже 90% від загальної кількості компаній, що надають логістичні послуги.

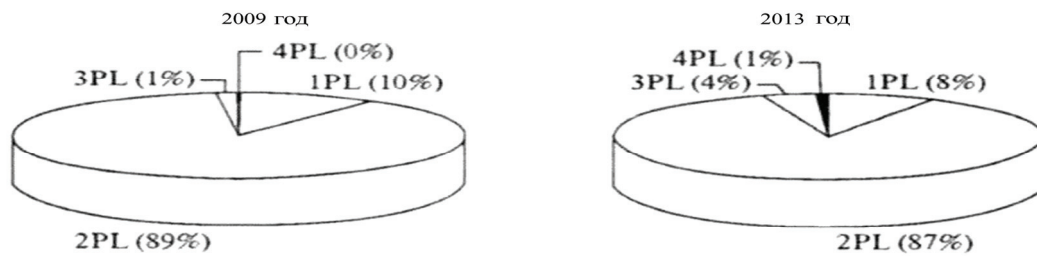


Рисунок 1 – Структура транспортно-логістичної галузі України по рокам: 2009 р. і 2012 р.

До складу транспортно-логістичного кластера також можуть входити кредитні організації, банки, аудиторські фірми, урядові організації, освітні установи і наукові центри, професійні некомерційні організації у сфері логістики, організації, що надають послуги з сертифікації системи менеджменту та ін.

На четвертому етапі здійснюється розробка стратегії кластера, визначаються джерела і об'єми фінансових ресурсів, а також можливі джерела державної і регіональної підтримки.

Розробка стратегії транспортно-логістичного кластера потрібна для реалізації його учасниками їх конкурентних переваг. Кожному етапу життєвого циклу кластера відповідає певна стратегія: етапу створення проектна стратегія (включає постійне планування цільових програм, що реалізуються учасниками кластера), етапу становлення – процесна стратегія (відбиває заплановані в межах кластера процеси), етапу стабільного функціонування – об'єктна стратегія (включає постійне планування цільових програм, що реалізуються учасниками кластера), готовність до розкриття стратегічної інформації), етапу розвинутого функціонування – стратегія середовища (визначає формування формальних і неформальних норм, правил, традицій, що регламентують поведінку учасників кластера).

Кожна з цих стратегій повинна включати: стратегію поведінки на ринку послуг, стратегію поведінки на ринку чинників виробництва, стратегію вибору і оновлення технологій, інтеграційну стратегію (поведінка у сфері злиття, ділення, поглинання, квазіінтеграції, фінансово-інвестиційну, соціальну, управлінську стратегії, стратегію формування корпоративного менталітету і культури, когнітивну стратегію (придбання, створення, акумуляцію і зберігання знань), таким чином створюючи цілісну, усебічну і повну стратегію кластера.

Серед найбільш суттєвих статей витрат на діяльність кластера слід виділити: витрати на створення кластера, витрати на розвиток інфраструктури і її підтримку, витрати на окремі проекти і програми кластера. Джерелами фінансування логістичного кластера можуть бути власні (головних підприємств кластера, фінансових установ – учасників кластера) або притягнені джерела, кошти державних або місцевих бюджетів, кошти венчурних фондів, інвестиції підприємств і організацій, гранти міжнародних організацій (ЄС, ЮНІДО, ОЭСР) та ін.

Політика підтримки діяльності транспортно-логістичного кластера повинна здійснюватися на різних рівнях – державному, регіональному і місцевому. Основне її завдання полягає в створенні сприятливих умов для діяльності логістичного кластера (відшкодування витрат шляхом надання

субсидій, підготовка донорських проектів для кластера, надання державних гарантій банкам під інвестиційні проекти суб'єктів кластера, створення спеціальних фондів підтримки, надання податкових пільг, сприяння інформаційній підтримці інвестиційних проектів кластерів).

На останньому, п'ятому, етапі створення транспортно-логістичного кластера проводиться оцінка ефективності його функціонування. Ефективне функціонування кластерів є важливим кроком в обґрунтуванні економічної доцільності функціонування суб'єктів, передумовою формування національних і міжнародних кластерних систем.

Подальший розвиток та географічне поширення процесів транспортно-логістичної кластеризації в Європі, без сумніву, повинно охопити Україну, де транспортно-логістичні кластери можна формувати в зоні морських портів (Одеса, Іллічівськ, Миколаєв, Херсон, Севастополь, Керч, Маріуполь та інші), а також у прикордонних зонах (Ужгород, Ковель, Львів тощо), та регіонах (Києві, Донецьку, Харкові, Дніпропетровську тощо). Враховуючи проходження територією України чотирьох з десяти Пан'європейських транспортних коридорів (№ 3; № 5; № 7; № 9) та чотирьох трансконтинентальних транспортних коридорів (Європа – Азія, TRACEKA, Балтика – Чорне море, Чорноморське транспортне кільце), а також надзвичайно вигідне транзитне положення України можливо говорити про створення на території України мережі головних та основних транспортно-логістичних кластерів, як інтегральної складової частини Пан'європейської мережі транспортно-логістичних кластерів [3,9].

Надати об'єктивну оцінку ефективності можна за умови комплексного використання сукупності взаємозв'язаних і погоджених критеріїв : економічних (економічні індикатори – продуктивність праці, фондівіддача, матеріаломісткість, ефективність використання усієї сукупності виробничих витрат, інтегральний показник економічної ефективності діяльності кластера); соціальних (показники зростання кількості зайнятих, збільшення заробітної плати, підвищення рівня освіти і кваліфікації працівників та ін.); екологічних(показники зниження викидів шкідливих речовин, об'ємів використання чистої води, збереження якості водних ресурсів, захисту морів і берегових смуг, збереження екосистем і біологічної різноманітності, показники зниження величини еколого-економічних збитків та ін.). При оцінці ефективності функціонування кластера можуть використовуватися показники:

- якісні і кількісні (визначення критеріїв оцінки і показників ефективності виробничих процесів і усього громадського виробництва);
- екстенсивні (зростання чисельності працівників, продовження робочого дня, кількісне розширення застарілої техніки);
- інтенсивні (зростання продуктивності праці, наукова організація виробництва і праці, науково-технічний прогрес, підвищення якості продукції, режим економії);
- специфічні (параметри, обґрунтовані регіональним розміщенням, галузевою специфікою і організаційною будовою кластера).

Економічна суть ефективності кластера полягає в тому, щоб при комплексному підході на кожну одиницю витрат було значно більше підвищення прибутку, ніж при функціонуванні кожного підприємства окремо.

Висновки.

Питання підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку є одним з найактуальніших для України, а кластеризація – один з шляхів розвитку економіки і підтримки її на належному рівні в системі світових господарських стосунків. Враховуючи, що транспортно-логістична галузь відіграє важливу роль в громадському виробництві нашої країни, формування транспортно-логістичних кластерів матиме велике соціальне і економічне значення як для регіональної, так і для національної економіки. Вигоди полягають у формуванні сучасної логістичної інфраструктури, що відповідає міжнародним стандартам, в підвищенні продуктивності (скороченні термінів доставки товарів, зниженні тарифів на зберігання, підвищенні якості сервісного обслуговування, збільшенні об'ємів пасажирських і вантажних потоків) і в інноваційній активності підприємств, що входять до складу кластера, в активізації залучення інвестицій, в забезпеченні прискореного соціально – економічного розвитку.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Портер М. Конкуренция / М.Портер. – М.: Изд.дом «Вильямс», 2006. – 760 с.
2. Смирнов І.Г. Транспортна логістика / І.Г. Смирнов, Г.В. Косарева. – К.: ЦУЛ, 2008. – 224 с.
3. Олійник Я.Б. Міжнародна логістика / Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов: Навч.пос. – К.: Обрії, 2011. – 544 с.

4. Географія світового господарства (з основами економіки) / за ред. Я.Б. Олійника, І.Г. Смірнова. – К.: Знання, 2011. – 640 с.
5. Полякова О. М., Глобалізація транспортно-логістичних систем у світовій економіці / О. М. Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості УкрДАЗТ. – 2009. – Вип. 26. – С. 32-34.
6. Rebitzer D.W. The European Logistics Market. Europe Real Estate Yearbook. Frankfurt am Main, 2008. 573 p.
7. Sorensen S.Y. EMCC case studies. Transport&Logistics sector: Padborg cluster, Denmark. Kopenhagen: Danish Technological Institute. 2008. 362 p.
8. Torregrosa A. Valenciaport logistic cluster. Valencia: Foundation Valenciaport. 2004. 247 p.
9. Кизим М. О. Кластерні структури в економіках країн світу / М. О. Кизим, В. Є. Хаустова, О. В. Доровський // Проблеми економіки. – 2011. – № 4. – С. 24 – 32.
10. Фреяк А. В. Вплив транскордонного співробітництва на розвиток транзитної спеціалізації прикордонних регіонів (на прикладі Західного регіону України) / А. В. Фреяк // Ученые записки Таврического национального университета имени В. И. Вернадского. Серия: Экономика и управление. – 2012. – Т. 25 (64), №.1. – С. 194-204.
11. Україна у цифрах у 2012 році. Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2013. – 244 с.

#### REFERENCES

1. Porter M. Competition. Moscow: Yzd.dom " Williams ". 2006. 760 p. (Rus)
2. Smirnov I.G., Kosarev A.V. Transport Logistics. K.: TSUL. 2008. 224 p. (Ukr)
3. Oleinik I.B., Smirnov I.G. International Logistics. K.: Horizons. 2011. 544 p. (Ukr)
4. The geography of the world economy ( with the fundamentals of the economy) / Ed. I.B. Oleinik, I.G. Smirnov. K.: Knowledge. 2011. 640 p. (Ukr)
5. Polyakov AM, Globalization transport and logistics systems in the world economy. Bulletin of Economics and Transport Industry UkrDAZT. 2009. Vol. 26. P. 32-34. (Ukr)
6. Rebitzer D.W. The European Logistics Market. Europe Real Estate Yearbook. Frankfurt am Main, 2008. 573 p.
7. Sorensen S.Y. EMCC case studies. Transport&Logistics sector: Padborg cluster, Denmark. Kopenhagen: Danish Technological Institute. 2008. 362 p.
8. Torregrosa A. Valenciaport logistic cluster. Valencia: Foundation Valenciaport. 2004. 247 p.
9. Kizim M.O. Cluster structure by country. Problems of Economics. 2011. № 4. S. 24 – 32. (Ukr)
10. Freyak A.B. Effect of cross-border cooperation in the development of transit specialization border regions (for example, Western Ukraine ). Scientists note Taurian National University named VI Vernadsky. Series : Economy and management. 2012. Vol 25 ( 64 ). № 1. P. 194-204. (Ukr)
11. Ukraine in figures in 2012. Statistical Yearbook. Kyiv: State Statistics Service of Ukraine. 2013. 244 p. (Ukr)

#### РЕФЕРАТ

Чупайленко О.А. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні / О.А. Чупайленко // Вісник Національного транспортного університету. – К. : НТУ, 2013. – Вип. 28.

В статті доведено, що транспортно-логістичні кластери повинні формуватися на принципах демократичності, географічній близькості, кооперації, рівноправ'я і відповідальності, випереджаючого лідерства, ефективності, ресурсній забезпеченості, інноваційності, системності і перспективності. Це дозволило встановити основні етапи формування транспортно-логістичного кластера. Вигоди формування транспортно-логістичних кластерів полягають у формуванні сучасної логістичної інфраструктури, що відповідає міжнародним стандартам і забезпечує участь у міжнародних транспортних логістичних кластерах.

Об'єкт дослідження – діяльність міжнародних і національних транспортно-логістичних кластерів.

Мета роботи – визначення принципів і основних етапів формування міжнародних і національних транспортно-логістичних кластерів.

Метод дослідження – статистичний аналіз діяльності міжнародних і національних транспортно-логістичних кластерів.

Дослідження показали, що питання підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку є одним з найактуальніших для України, а кластеризація – один з шляхів розвитку економіки і підтримки її на належному рівні в системі світових господарських стосунків. Враховуючи, що



транспортно-логістична галузь відіграє важливу роль в громадському виробництві нашої країни, формування транспортно-логістичних кластерів матиме велике соціальне і економічне значення як для регіональної, так і для національної економіки. Вигоди полягають у формуванні сучасної логістичної інфраструктури, що відповідає міжнародним стандартам, в підвищенні продуктивності (скороченні термінів доставки товарів, зниженні тарифів на зберігання, підвищенні якості сервісного обслуговування, збільшенні об'ємів пасажирських і вантажних потоків) і в інноваційній активності підприємств, що входять до складу кластера, в активізації залучення інвестицій, в забезпеченні прискороного соціально – економічного розвитку.

Результати статті можуть бути використані при формуванні транспортно-логістичних кластерів для підвищення конкурентоспроможності транспортно – експедиційних і транспортно-логістичних підприємств в умовах глобалізації.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук оптимальної інфраструктури при формуванні транспортно-логістичних кластерів.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** КЛАСТЕРИ, ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА, ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КЛАСТЕРИ, ПРИНЦИПИ І ЕТАПИ КЛАСТЕРІЗАЦІЇ, ГЛОБАЛІЗАЦІЯ, ЕФЕКТИВНІСТЬ.

#### ABSTRACT

Chupaylenko O.A. The development of transport and logistics clusters in Ukraine. Visnyk National Transport University. – Kyiv. National Transport University. 2013. – Vol. 28.

In this article it is proved that the transport – logistical clusters should be formed on the basis of democracy and geographic proximity, cooperation, equality and responsibility, advanced leadership, efficiency, resource provision, innovation, consistency and prospects . This allowed us to establish the main stages of the transport and logistics cluster. Benefits formation of transport – logistics cluster is to build a modern logistics infrastructure that meets international standards and ensures participation in international transport logistics cluster.

Object of study – activities of international and national transport – logistical clusters.

Purpose – to define the principles and fundamental stages of the national and international transport – logistical clusters.

Research methods – statistical analysis of international and national transport – logistical clusters.

Research has shown that the issue of increasing competitiveness in the global market is one of the most urgent for Ukraine, and clustering – one of the ways to develop the economy and maintain it at an adequate level in the system of world economic relations. Given that the transportation and logistics industry plays an important role in the social production of our country, forming the transport and logistics clusters have great social and economic importance of both regional and national economy. The benefits lie in the formation of modern logistics infrastructure that meets international standards, increasing productivity ( reducing the timing of delivery of goods, reduced rates for storage, improving the quality of service, increasing the volume of passenger and freight flows ) and innovation activities of enterprises belonging to structure of the cluster in the activation of attracting investment to ensure the rapid socio – economic development.

The results of the article can be used in the formation of transport – logistical clusters to improve the competitiveness of transport – forwarding and transportation and logistics companies in the context of globalization .

Expected assumptions about the object of study – to find an optimal infrastructure in the formation of transport – logistical clusters.

**KEY WORDS:** CLUSTER, TRANSPORT SERVICES, TRANSPORT LOGISTICS, TRANSPORT – LOGISTICAL CLUSTERS PRINCIPLES AND STAGES CLUSTERING, GLOBALIZATION, EFFICACY.

#### РЕФЕРАТ

Чупайленко О.А. Развитие транспортно-логистических кластеров в Украине / О.А. Чупайленко // Вестник Национального транспортного университета. — К. : НТУ, 2013. — Вып. 28.

В статье показано, что транспортно-логистические кластеры должны формироваться на принципах демократичности, географической близости, кооперации, равноправия и ответственности, опережающего лидерства, эффективности, ресурсной обеспеченности, инновационности, системности и перспективности. Это позволило установить основные этапы формирования

транспортно-логистического кластера. Выгоды формирования транспортно-логистических кластеров заключаются в формировании современной логистической инфраструктуры, отвечающей международным стандартам и обеспечивает участие в международных транспортных логистических кластерах.

Объект исследования – деятельность международных и национальных транспортно-логистических кластеров.

Цель работы – определение принципов и основных этапов формирования международных и национальных транспортно-логистических кластеров.

Метод исследования – статистический анализ деятельности международных и национальных транспортно-логистических кластеров.

Исследования показали, что вопрос повышения конкурентоспособности на мировом рынке является одним из самых актуальных для Украины, а кластеризация – один из путей развития экономики и поддержания ее на должном уровне в системе международных хозяйственных отношений. Учитывая, что транспортно-логистическая отрасль играет важную роль в общественном производстве нашей страны, формирования транспортно-логистических кластеров будет иметь большое социальное и экономическое значение как для региональной, так и для национальной экономики. Выгоды заключаются в формировании современной логистической инфраструктуры, отвечающей международным стандартам, в повышении производительности (сокращении сроков доставки товаров, снижении тарифов на хранение, повышении качества сервисного обслуживания, увеличении объемов пассажирских и грузовых потоков) и в инновационной активности предприятий, входящих в состав кластера, в активизации привлечения инвестиций, в обеспечении ускоренного социально-экономического развития.

Результаты статьи могут быть использованы при формировании транспортно-логистических кластеров для повышения конкурентоспособности транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических предприятий в условиях глобализации.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – поиск оптимальной инфраструктуры при формировании транспортно-логистических кластеров.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** КЛАСТЕРЫ, ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ, ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА, ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КЛАСТЕРЫ, ПРИНЦИПЫ И ЭТАПЫ КЛАСТЕРИЗАЦИИ, ГЛОБАЛИЗАЦИЯ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ.

**АВТОРИ:**

Чупайленко Олексій Андрійович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри міжнародних перевезень і митного контролю, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, тел. +380975052559, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 437.

**AUTHOR:**

Chupaylenko Olexsiy A., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of international transportation and customs control, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, тел. +380975052559, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 232.

**АВТОРЫ:**

Чупайленко Алексей Андреевич, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, тел. +380975052559, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 232.

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Коваленко О.М., кандидат економічних наук, доцент, Національна академія керівних кадрів культури і мистецтв, доцент кафедри менеджменту і економіки, Київ, Україна.

Прокудін Г.С., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, доцент кафедри міжнародних перевезень і митного контролю, Київ, Україна.

**REVIEWER:**

Kovalenko O.M., Ph.D., associate professor, National Academy of Culture and Arts, associate professor of management and economics, Kyiv, Ukraine.

Prokudin G.S., professor, National Transport University, professor department of international transportation and customs control, Kyiv, Ukraine.