

УДК 656.073.7
UDC 656.073.7

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРУ

Шарай С.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Svetasharai@gmail.com, orchid.org/0000-0001-6568-4990

Бабина Д.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна, lalka_motalka@ukr.net, orchid.org/0000-0001-6867-9919

Яценко В.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, val.yaschenko@gmail.com, orchid.org/0000-0002-3501-6227

THE ORETICAL BASE FOR THE BUILDING OF TRANSPORT AND LOGISICS CLUSTER

Sharai S.M., Ph.D in Engineering, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Svetasharai@gmail.com, orchid.org/0000-0001-6568-4990

Babyna D.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, lalka_motalka@ukr.net, orchid.org/0000-0001-6867-9919

Yashchenko V.M., Pstgraduate Student, National Transport University, Kyiv, Ukraine, val.yaschenko@gmail.com, orchid.org/0000-0002-3501-6227

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА

Шарай С.М., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Svetasharai@gmail.com, orchid.org/0000-0001-6568-4990

Бабина Д.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, lalka_motalka@ukr.net, orchid.org/0000-0001-6867-9919

Яценко В.Н., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, val.yaschenko@gmail.com, orchid.org/0000-0002-3501-6227

Постановка проблеми.

Проблема визначення транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортно-комунікаційних зв'язків об'єктивно виходить за межі власних інтересів України у зв'язку з її тяжінням до географічного центру Європи. Уже лише ця обставина може визначити пріоритети розвитку країни у напрямі більш тісної інтеграції з країнами Європейського Союзу (ЄС) та іншими міжнародними інституціями. З метою ефективного використання існуючої транспортної інфраструктури на основі закордонного досвіду пропонується використання теорії кластеризації [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Підходи до формування ефективних кластерів розглядалися у роботах таких науковців, як Мамонова В.В., Гайворонська, Ю.Ю., Ігнат'єва С., Смирнова І., Прокоф'єва Т.А., Константинова А. та ін. Теорія кластеризації була вперше розглянута у наукових роботах Портера М.Е.

Мета роботи.

Дослідження теоретичних засад формування транспортно-логістичного кластеру (ТЛК) на території Київської агломерації, враховуючи такі чинники, як економічний рівень розвитку транспортного сектору конкретного регіону та ефективність кластерної політики.

Виклад основного матеріалу.

На хвилі світових глобалізаційних процесів та поширення і розвитку кластерної теорії Портера регіональні державні та приватні структури України розпочали впровадження кластеризації в процеси управління, оптимізації та, в першу чергу, формування конкурентоспроможних одиниць в різних галузях суспільного виробництва. В Україні концепція кластерів втілюється у життя починаючи із 1998 року. На даний час кластери функціонують у таких регіонах: Хмельницькому (одяг; будівельні матеріали; зелений туризм), Івано-Франківському (туризм, декоративний текстиль), Черкаському (транспортні перевезення), Житомирському (добування та переробка каменю), Одеському (виробництво вина), Харківському (машинобудування), Рівненському (деревообробка) [2]. Крім того, облдержадміністрації Полтавської та Черкаської областей у 2015 році внесли на розгляд технічне завдання, яким передбачається вирішення задач щодо розвитку логістично-транспортного потенціалу з використанням кластерних технологій [3]. Першим регіоном України, де з 2010 року було висунуто стратегію створення транспортно-логістичного кластеру, є Харківська

область. На регіональному засіданні Круглого столу представників легкої промисловості і прилеглих галузей, присвяченому проекту «KharkivFashion», було розглянуто основні засади щодо формування та управління пілотними проектами транспортно-логістичних кластерів. Проте, практично проект транспортно-логістичного кластера так і не було реалізовано. Основна складність полягала в тому, що кластерний підхід передбачає не просто об'єднання компаній – це об'єднання компаній навколо єдиної прогресивної ідеї, для реалізації мети якої необхідним є розробка кластерної політики, створення наглядової ради кластера, призначення кластерного менеджера, розробка стратегії просування продукту кластера, індивідуалізація цього продукту, об'єднання зусиль навколо просування ідеї і продукту кластера в межах регіону, країни, всього світу [4].

Кластерна політика передбачає впровадження заходів, що проводяться державними та місцевими органами влади зі створення та підтримки розвитку кластерів на території держави. Вона включає в себе заходи нормативно-правового забезпечення, інвестиційні, фінансово-бюджетні механізми, інформаційну підтримку. Головна відмінність кластерної політики від традиційної промислової полягає в тому, що вона консолідує не лише виробничу діяльність, а також і промисловий сервіс, регіональний науково-освітній комплекс, навички та традиції місцевої спільноти, яка залучаються до роботи регіонального кластеру [5]. Держава може стимулювати розвиток кластерів, проводячи різноманітний комплекс таких заходів:

- 1) «брокерську» політику – створення платформи для діалогу різних учасників кластеру;
- 2) диверсифікацію місцевого попиту через розміщення у місцевих компаніях державних замовлень;
- 3) підвищення кваліфікації місцевої робочої сили через реалізацію програм додаткової освіти та перепідготовки кадрів;
- 4) створення «бренду» регіону для залучення іноземних інвестицій.

На даному етапі становлення кластерів в Україні необхідним є проведення кластерної політики першого покоління, тобто розробка загальноприйнятих «правил гри» для учасників процесу кластеризації. Однією із значних переваг кластерної політики є створення умов для формування ефективного кластеру навіть без наявної промислової агломерації. Прикладом такого явища є Саскачеванський біотехнологічний кластер в Канаді. На основі Університету штату Саскачевана завдяки потужному фінансуванню у вигляді податкового кредиту на дослідження, зниженню розмірів оподаткування виробництва, інвестуванню штату, вдалося сприяти розвитку згаданого кластеру настільки, що нині регіон є одним з провідних регіонів Канади в організації досліджень і розробок біотехнологій [6].

Попри наявні можливості транспортного сектору до 2018 року на території України не було створено транспортно-логістичного кластеру. Хоча у м. Харків було започатковані спроби до розробки методології формування транспортного кластеру, практичного відображення вони не знайшли. Основними проблемами, які постають при впровадженні теоретичних розробок у формуванні ТЛК є відсутність нормативної документації, яка регулювала б діяльність кластерів, нестабільна економічна ситуація в країні та моральна неготовність українців до кооперації та одночасно чесної конкуренції в рамках однієї організації. Для вирішення цих та похідних проблем щодо формування транспортно-логістичних кластерів автор Константинова А. [6] пропонує такі компоненти, успішна організація та впровадження яких дозволить реалізувати кластерну політику не лише на регіональному, але й на державному рівні:

- людський капітал (знання і бажання участі в довготривалій перспективі);
- довіра (між учасниками кластеру);
- співробітництво (наявність ефективної мережі комунікацій та спільної участі державних органів, науково-дослідницьких закладів і бізнес-структур);
- політика (стабільна політична кампанія та державна підтримка).

За даними наукової роботи щодо кластерної політики [6], показники України серед інших країн світу є дуже низькими практично в усіх категоріях (довіра – 3,1 із 7, політика – 3,5 із 7, стан розвитку кластерів – 3 із 7). Кращі показники спостерігаються в категоріях «людський капітал» (4,1 із 7) та «співробітництво» (3,9 із 7), але лише стосовно бізнесу та науково-дослідницьких інститутів та університетів. Тобто політична та економічна ситуація в державі знаходиться на рівні, який не дозволяє реалізувати кластерну політику навіть попри наявність розвиненого транспортного сектору, зацікавлених спеціалістів та високого рівня підготовки персоналу. Як наслідок для вирішення проблеми державного управління в формуванні кластерної політики в Україні необхідно провести ряд заходів:

- розробка державним сектором стимулів щодо формування транспортно-логістичних кластерів для суб'єктів господарювання;
- забезпечення доступності інформації щодо кластерної політики;
- відкритість щодо інвестиційних вкладень в кластерну діяльність;
- удосконалення розвитку державного апарату в напрямку кластеризації транспортної галузі;
- забезпечення доступності ресурсів для створення транспортно-логістичних кластерів.

Формування транспортно-логістичного кластеру передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат [7]. ТЛК включають в себе комплекс інфраструктури та підприємств, взаємодія яких передбачає стійке партнерство у наданні різного виду послуг, включаючи транспортні, складські та інші комплекси послуг за рахунок їх безпосередньої інтеграції.

Беручи за основу теоретичне підґрунтя, розроблене автором Прокоф'євою Т.А. [8], представимо модель побудови транспортно-логістичного кластеру (рис. 1).

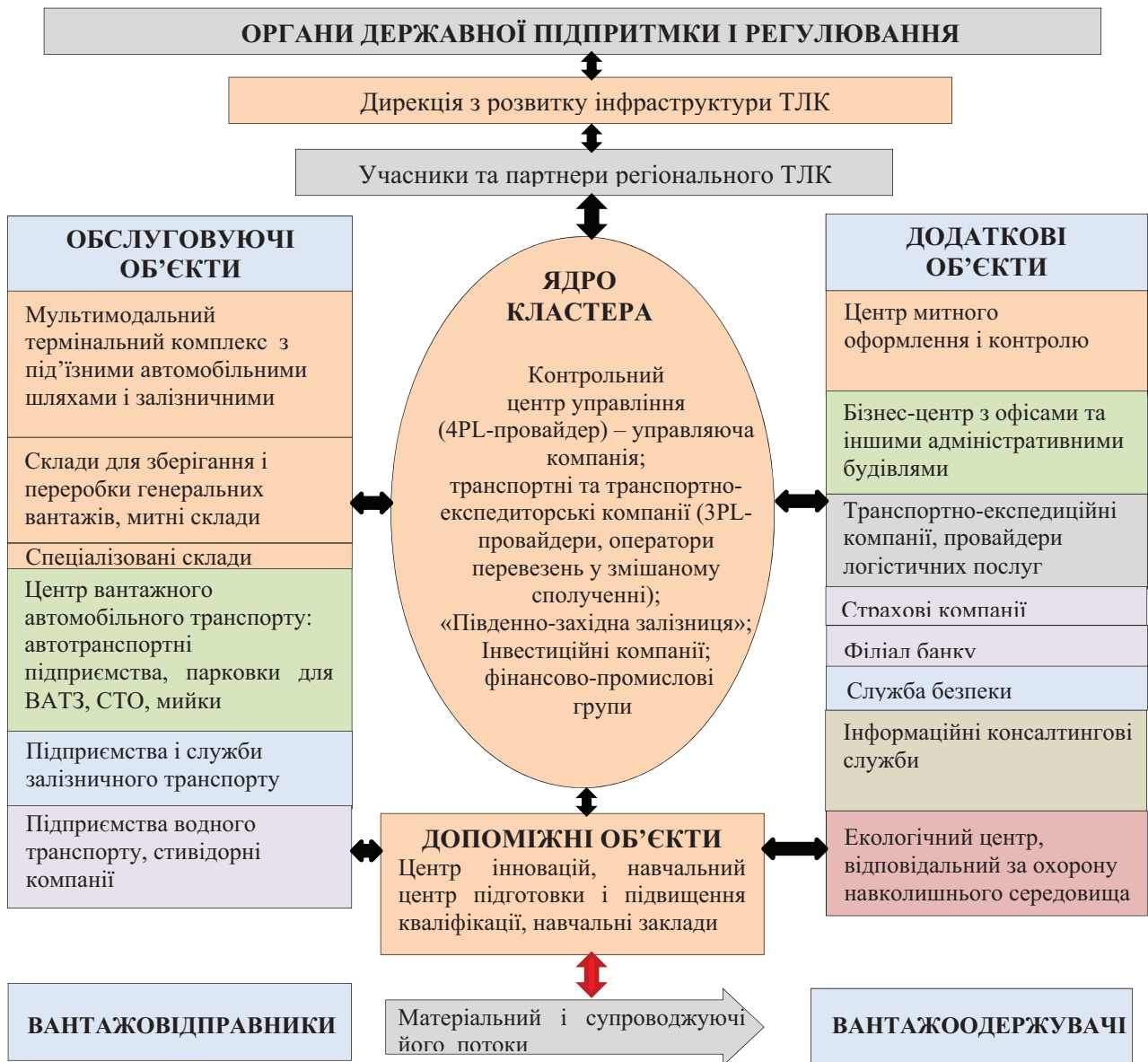


Рисунок 1 – Модель побудови транспортно-логістичного кластеру
Figure 1 – Model of transport and logistics cluster designing

Модель побудови транспортно-логістичного кластеру включає:

1) «ядро» – його складають об'єкти, навколо яких групується кластер. Такими об'єктами повинні бути підприємства, які забезпечують виконання основного виду діяльності транспортно-логістичного кластера, а саме надання транспортно-логістичних послуг. Тобто, основу транспортно-логістичного кластера повинні утворювати транспортні та логістичні підприємства великого, середнього та малого бізнесу. Автор наукової роботи [8] радить розглядати формування ядра ТЛК на базі трансконтинентальних транспортних компаній, які функціонують на території України з метою залучення іноземного досвіду, технологій та інвестицій;

2) «обслуговуючі об'єкти» – до них відносять об'єкти, наявність яких є обов'язковою, але діяльність яких безпосередньо не пов'язана з функціонування «ядра» ТЛК. До таких об'єктів слід віднести інформаційні, збутові та ремонтні підприємства; фінансовий центр ТЛК;

3) «додаткові об'єкти» – до таких відносять об'єкти, діяльність яких безпосередньо забезпечує функціонування об'єктів «ядра». Такими об'єктами для ТЛК можуть бути сучасні складські комплекси, парк рухомого складу для виконання змішаних перевезень;

4) «допоміжні об'єкти» – під такими об'єктами розуміють об'єкти ТЛК, наявність яких є бажаною, але не обов'язковою, наприклад сервісно-консультаційні підприємства, аутсорсингові служби інших підприємств тощо. Такі об'єкти забезпечують безперервність відтворювальних процесів, досягнення стратегічних вигод, пов'язаних із підвищенням мобільності розвитку та реалізації технологічного потенціалу всього ТЛК.

Важливою особливістю транспортно-логістичних кластерів є їх прив'язка до географічної місцевості – певної агломерації, адміністративного центру, населеного пункту тощо.

Припускаємо, що формування ТЛК відбувається в межах певної територіальної агломерації. Для дослідження обираємо агломерації, які мають можливості для забезпечення взаємодії різних видів транспорту між існуючими транспортними вузлами: м. Київ, Київська область, Харківська область, Львівська область, Дніпропетровська область та Одеська область. Оскільки кластери є концентрацією підприємств здебільшого однієї галузі/сектору суспільного виробництва, то формування ТЛК передбачатиме наявність необхідної кількості існуючих підприємств та робітників. На основі статистичної інформації з інтернет-джерел [9-14], яка відповідає її стану на 2016 рік, побудуємо графік формування ТЛК, відштовхуючись від можливостей певної агломераційної одиниці (рис. 2).

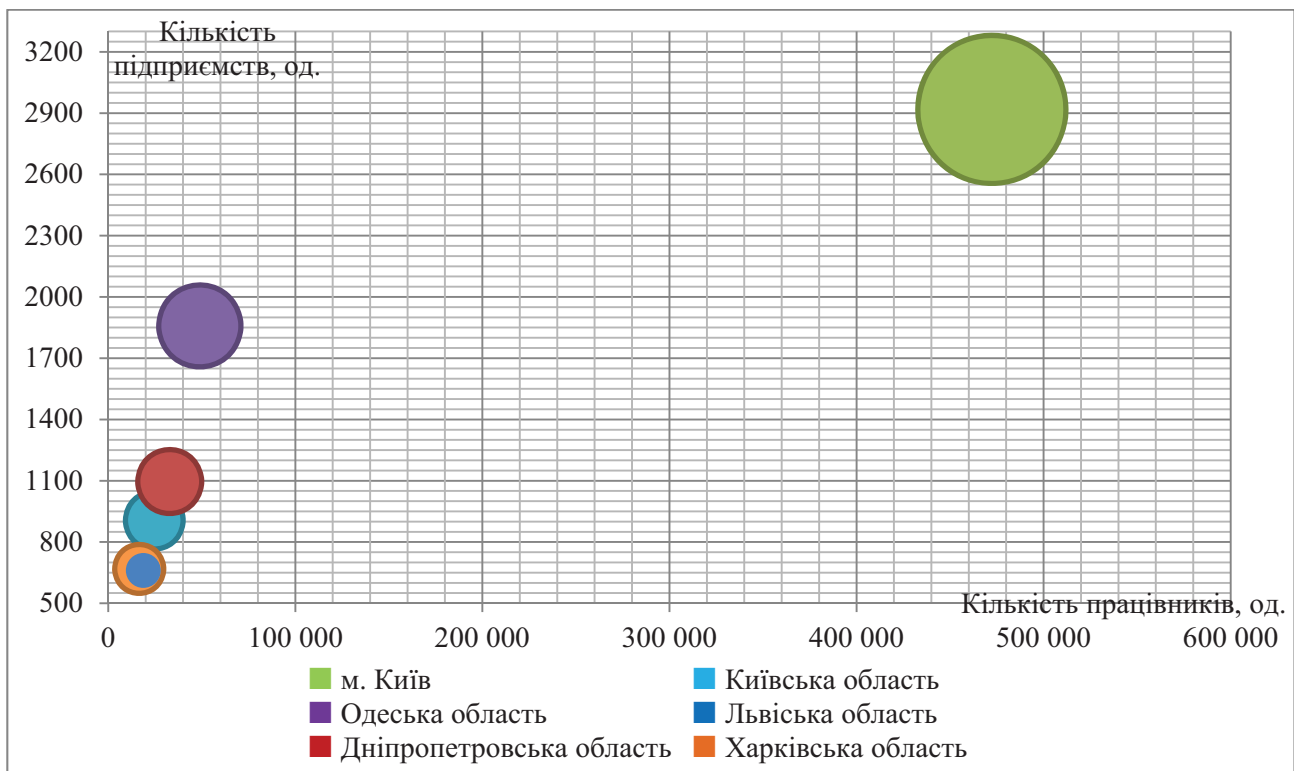


Рисунок 2 – Агломераційні умови для створення ТЛК в регіонах України (за даними 2016 року)
 Figure 2 – Geographical requirements for transport and logistics cluster designing in Ukraine regions
 (based on statistics for 2016 year)

Зауважимо, що вказана на рис. 2 кількість підприємств включає статистичні дані 2016 року щодо кількості юридичних і фізичних осіб, зайнятих в галузі транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в кожній із зазначених агломерацій. Розмір кола на рис. 2 відповідає можливому розміру транспортно-логістичного кластеру.

Виходячи з отриманих даних видно, що найбільш сприятливі умови для створення транспортно-логістичного кластеру, а саме достатня кількість існуючих підприємств транспортної, складської та поштової галузі, має м. Київ. Тому, для подальших досліджень прийматимемо саме Київську агломерацію. Враховуючи можливі умови для формування ТЛК імплементація ефективної кластерної політики могла б стимулювати на локальному рівні економічний розвиток Київської агломерації, а на глобальному – України.

Висновки. В даній статті було запропоновано теоретичні засади щодо формування транспортно-логістичного кластеру в Київській агломерації, опираючись на промисловий рівень розвитку Київської області. Крім того, проаналізовано існуючу в Україні кластерну політику та запропоновано заходи щодо її покращення. Виявлено, що основною проблемою неефективного функціонування кластерної політики є організаційні проблеми державного управління. Тому, для забезпечення практичного впровадження сформованого теоретичного підходу до створення транспортно-логістичного кластеру в Київській агломерації, потрібно забезпечити ефективне функціонування державного управління в галузі кластеризації на регіональному та державному рівнях.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Портер М. Э. Конкуренция: Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с.
2. Гайворонская Ю.Ю. Институциональні засади створення кластерів в Україні / Ю.Ю. Гайворонская // Соціально-економічний розвиток України на початку XXI століття. – 2012.
3. Технічне завдання: 1.1.4 Розвиток логістично-транспортного потенціалу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dfrr.minregion.gov.ua/region-tz?NID=1479>
4. Кластерний підхід – драйвер зростання економіки Харкова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://invest.kh.ua/ua/novost/1444-klasternyi-pidkhid-draiver-zrostannia-ekonomiky-kharkova>
5. Козак Ю.Г. Основи зовнішньоекономічної діяльності: Навчальний посібник. Видання 5-те, перероб. та доп. - Київ- Катовіце: Центр учбової літератури, 2016. – 289 с.
6. Анастасия Константинова Что мешает успеху отраслевых кластеров в Украине [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://delo.ua/business/nuzhny-li-ukraine-otraslevye-klastery-318370/>
7. Гриценко С.И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития: Монография [Текст] / С.И. Гриценко. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ. - 2009. – 218 с.
8. Прокофьева Т.А. Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры евроазиатских международных транспортных коридоров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.jura.lt/ru/internet-publikatsii/3077-iskirtinis-interviu-vladimiras-chikvadz-ekonomika-ura-koncentruota-politikos-iraika> [in Russian]
9. Офіційний сайт Головного управління статистики у м. Києві [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kiev.ukrstat.gov.ua>
10. Офіційний сайт Головного управління статистики у Київській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua>
11. Офіційний сайт Головного управління статистики в Одеській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.od.ukrstat.gov.ua/>
12. Офіційний сайт Головного управління статистики у Дніпропетровській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dnprstat.gov.ua>
13. Офіційний сайт Головного управління статистики у Львівській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lv.ukrstat.gov.ua>
14. Офіційний сайт Головного управління статистики у Харківській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kh.ukrstat.gov.ua>

REFERENCES

1. Porter M.E. (2005). *Konkurentsiiia [Competition]*. Moskva: M «Yzdatelskyi dom «Vyliams» [in Russian]
2. Haivoronskaia Yu. Iu. (2012). *Instytutstionalni zasady stvorennia klasteriv v Ukraini [Institutional framework for clusters`designing]*. *Sotsialno-ekonomichniy rozvytok Ukrainy na pochatku XXI stolittia* –

- Ukrainian social and economic development in the beginning of the 21th century*. Retrieved from https://feu.kneu.edu.ua/ua/confere_nce/conf_social_dev_ukr_12/section1/tez3/ [in Ukrainian]
3. Teknichne zavdannya: 1.1.4 «Rozvytok lohystychno-transportnoho potentsialu» [Technical problem «Development of logistics and transport capacity»]. (n.d.). *dfrr.minregion.gov.ua*. Retrieved from <http://dfrr.minregion.gov.ua/region-tz?NID=1479> [in Ukrainian]
 4. Klasternyi pidkhid – draiver zrostannia ekonomiky Kharkova [The cluster approach as a Kharkiv economy growth engine] . (n.d.). *invest.kh.ua*. Retrieved from <http://invest.kh.ua/ua/novost/1444-klasternyi-pidkhid-draiver-zrostannia-ekonomiky-kharkova> [in Ukrainian]
 5. Kozak Yu.H. (2016). *Osnovy zovnishnoekonomichnoi diialnosti [Basis of foreign economic activity]*. Kyiv- Katovitse: Tsentri uchbovoi literatury [in Ukrainian]
 6. Anastasiya Konstantynova. (2017) Chto meshaet uspekhu otraslevykh klasterov v Ukraine [What makes it difficult for Ukraine to design efficient clusters]. *Ekonomyka – Economy*. Retrieved from <https://delo.ua/business/nuzhny-li-ukraine-otraslevye-klastery-318370/> [in Russian]
 7. Gritsenko S.I. Transport and logistics clusters in Ukraine: ways of formation and development: Monograph [Text] / S.I. Gritsenko - SPb .: Izdv-o SPbGUEF. - 2009 - 218s. (Rus)
 8. Prokofeva T.A. (n.d.) Klasternyi podkhod k upravleniyu razvytyem lohystycheskoi ynfrastruktury evroazyatskykh mezhdunarodnykh transportnykh korydorov [The cluster approach in pan european corridors infrastructure organizing]. *Logistika – Logistics*. Retrieved from <http://www.jura.lt/ru/internet-publikatsii/3077-iskirtinis-interviu-vladimiras-chikvadz-ekonomika-yrakoncentruota-politikos-iraika> [in Russian]
 9. Ofitsiyniyi sait Holovnoho upravlinnia statystyky u m. Kyievi [Official site of Kyiv Main Statistics Office]. *kiev.ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://kiev.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian]
 10. Ofitsiyniyi sait Holovnoho upravlinnia statystyky u Kyivskii oblasti [Official site of Kyiv region Main Statistics Office]. *kyivobl.ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian]
 11. Ofitsiyniyi sait Holovnoho upravlinnia statystyky u Odeskii oblasti [Official site of Odessa region Main Statistics Office]. *od.ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://od.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian]
 12. Ofitsiyniyi sait Holovnoho upravlinnia statystyky u Dnipropetrovskii oblasti [Official site of Dnipro region Main Statistics Office]. *dneprstat.gov.ua*. Retrieved from <http://dneprstat.gov.ua> [in Ukrainian]
 13. Ofitsiyniyi sait Holovnoho upravlinnia statystyky u Lvivskii oblasti [Official site of Lviv region Main Statistics Office]. *lv.ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://lv.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian]
 14. Ofitsiyniyi sait Holovnoho upravlinnia statystyky u Kharkivskii oblasti [Official site of Kharkiv region Main Statistics Office]. *kh.ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://kh.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian]

РЕФЕРАТ

Шарай С.М. Теоретичні засади формування транспортно-логістичного кластеру / С.М. Шарай, Д.А. Бабина, В.М. Яценко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 1 (40).

В статті запропоновано теоретичні засади формування транспортно-логістичного кластеру в Київській агломерації з урахуванням економічного рівня розвитку транспортної галузі. Крім того наведено основні проблеми неефективності кластерної політики в Україні та методи їх вирішення.

Об'єкт дослідження – створення транспортно-логістичного кластеру на регіональному рівні.

Мета роботи – дослідження теоретичних засад формування транспортно-логістичного кластеру на території Київської агломерації, враховуючи такі чинники, як економічний рівень розвитку транспортного сектору конкретного регіону та ефективність кластерної політики.

Методи дослідження – графоаналітичний, економічного аналізу.

Процес глобалізації всіх галузей суспільного виробництва значною мірою вплинув на організацію та управління транспортним процесом, в результаті чого виникли нові підходи та методи підвищення ефективності функціонування транспортної галузі із забезпеченням максимального синергетичного ефекту. Одним із таких підходів є використання кластерної теорії до формування транспортно-логістичних центрів на території географічно та економічно розвинених промислових районів. Формування кластерної одиниці в певній галузі суспільного виробництва веде до підвищення конкурентоспроможності, формування нової стратегії співпраці підприємств різного рівня. Основною ознакою вибору територіальної одиниці формування та її подальшого розвитку виступає доступність комунікацій та людських ресурсів. На основі вищеперерахованих чинників ефективної кластерної політики було досліджено декілька найбільш розвинених в плані транспортної інфраструктури агломерацій та висунуто припущення про найбільш вигідне місце для формування

ТЛК. Також наведено основні заходи щодо підвищення ефективності існуючої кластерної політики в Україні.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИЙ КЛАСТЕР, ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ, КЛАСТЕРНА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ, МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНО КЛАСТЕРА.

ABSTRACT

Sharai S.M., Babyna D.A., Yashchenko V.M. Theoretical base for the building of transport and logistics cluster. Visnyk National Transport University. Series «Technical sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 1 (40).

The article proposes the theoretical base of transport and logistic clusters building in the Kiev region with considering of the development economic resources of the transport industry. In addition, the main problems of inefficiency of cluster policy in Ukraine and the solution methods are presented.

The object of research is methodology for the development of transport and logistics cluster on the regional scale.

The purpose of the work is to research the theoretical approach for the formation of the regional transport and logistic cluster based on the cluster policy efficiency.

Methods of research are the graph-analytical and the economic analysis.

The process of globalization of all branches of social production has greatly influenced the transport process management. Hence new approaches and methods of increasing the efficiency of the transport industry and ensuring maximum synergy effect have been emerged. For instance the use of cluster theory to form the transport and logistics centers in the geographically and economically developed industrial areas. The cluster unit formation leads to increased competitiveness, the formation of a new cooperation strategy between the enterprises of different levels. The basic feature of the territorial unit choice of formation and further development is the availability of communications, and human resources. Based on the above-mentioned factors of effective cluster policy, several of the most developed transport infrastructures were investigated and the assumption was made of the most advantageous place for the formation of TLCs. The main measures to improve the efficiency of the existing cluster policy in Ukraine are also presented.

KEY WORDS: TRANSPORT AND LOGISTICS CLUSTER, THEORETICAL BASE FOR THE BUILDING, CLUSTER POLICY OF UKRAINE, TRANSPORT CLUSTERS MODEL.

РЕФЕРАТ

Шарай С.М. Теоретические основы формирования транспортно-логистического кластера / С.М. Шарай, Д.А. Бабина, В.Н. Ященко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Технические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 1 (40).

В статье предложены теоретические основы формирования транспортно-логистического кластера в Киевской агломерации с учетом экономического уровня развития транспортной отрасли. Кроме того приведены основные проблемы неэффективности кластерной политики в Украине и методы их решения.

Объект исследования – создание транспортно-логистического кластера на региональном уровне.

Цель работы – исследование теоретических основ формирования транспортно-логистического кластера на территории Киевской агломерации, учитывая такие факторы, как экономический уровень развития транспортного сектора конкретного региона и эффективность кластерной политики.

Методы исследования – графоаналитический, экономический анализ.

Процесс глобализации всех отраслей общественного производства в значительной степени повлиял на организацию и управление транспортным процессом, в результате чего возникли новые подходы и методы повышения эффективности функционирования транспортной отрасли при обеспечении максимального синергетического эффекта. Одним из таких подходов является использование кластерной теории к формированию транспортно-логистических центров на территории географически и экономически развитых промышленных районов. Формирование кластерной единицы в определенной отрасли общественного производства ведет к повышению конкурентоспособности, формированию новой стратегии сотрудничества предприятий различного уровня. Основным признаком выбора территориальной единицы формирования и ее дальнейшего развития выступает доступность коммуникаций и человеческих ресурсов. На основе вышеперечисленных факторов эффективной кластерной политики были исследованы несколько наиболее развитых в плане транспортной инфраструктуры агломераций и выдвинуто предположение

о наиболее выгодном для формирования ТЛК. Также приведены основные мероприятия по повышению эффективности существующей кластерной политики в Украине.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР, ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ, КЛАСТЕРНАЯ ПОЛИТИКА УКРАИНЫ, МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНОГО КЛАСТЕРА.

АВТОРИ:

Шарай Світлана Михайлівна, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, професор кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, e-mail: Svetasharai@gmail.com, тел. +380677833180, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко, 1, к. 437, orcid.org/0000-0001-6568-4990.

Бабина Діана Анатоліївна, Національний транспортний університет, студент кафедри міжнародних перевезень і митного контролю, e-mail: lalka_motalka@ukr.net, тел. +380984488305, Україна, 01103, м. Київ, вул. М.Бойчука, 36, orcid.org/0000-0001-6867-9919.

Ященко Валентин Миколайович, Національний транспортний університет, аспірант кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, e-mail: val.yaschenko@gmail.com, тел. (044) 2808402, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко, 1, к. 437, orcid.org/0000-0002-3501-6227.

AUTHOR:

Sharai Svitlana M., Ph.D., associate professor, National Transport University, professor, department of international transportation and customs control, e-mail: Svetasharai@gmail.com, tel. +380677833180, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, of.437, orcid.org/0000-0001-6568-4990.

Babyna Diana A., National Transport University, student, department of international transportation and customs control, e-mail: lalka_motalka@ukr.net, tel. +380984488305, Ukraine, Kyiv, M. Boichuka, 36, orcid.org /0000-0001-6867-9919.

Yashchenko Valentyn M., National Transport University, postgraduate, department of international transportation and customs control, e-mail: val.yaschenko@gmail.com, tel. (044) 2808402, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, of.437, orcid.org/ orcid.org/0000-0002-3501-6227.

АВТОРЫ:

Шарай Светлана Михайловна, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, профессор кафедры международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: Svetasharai@gmail.com, тел. +380677833180, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.437, orcid.org/0000-0001-6568-4990.

Бабина Диана Анатольевна, Национальный транспортный университет, студент кафедры международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: lalka_motalka@ukr.net, тел. +380984488305, Украина, 01103, г. Киев, ул. М. Бойчука, 36, orcid.org / 0000-0001-6867-9919.

Ященко Валентин Николаевич, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: val.yaschenko@gmail.com, тел. (044) 2808402, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.437, orcid.org/0000-0002-3501-6227.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Новікова А.М., доктор економічних наук, Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний та проектний інститут», заступник директора з наукової роботи, Київ, Україна.

REVIEWER:

Prokydin G.S., senior doctorate, Doctor of Technical Science, National Transport University, professor, department of international transportation and customs control, Kyiv, Ukraine.

Novikova A.M., Doctor of Economic Science, State Road Transport Research Institute under Ministry of Infrastructure, Depute Director, Kyiv, Ukraine.