

УДК 658.7:656.2

Озерська Г.В.

*кандидат економічних наук, доцент
Харківського національного університету радіоелектроніки***ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КЛАСТЕРИ ЯК ОСНОВА РЕАЛІЗАЦІЇ
ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА****TRANSPORT AND LOGISTICS CLUSTERS AS THE BASIS FOR THE
IMPLEMENTATION OF CROSS-BORDER COOPERATION****АНОТАЦІЯ**

У статті розглянуто підходи до розбудови мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів з метою реалізації транскордонного співробітництва. Автором визначено, що розбудова мережі зазначених кластерів повинна ґрунтуватися на європейських принципах співробітництва та партнерства. Також автор зазначає, що розбудова мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів сприятиме підвищенню ефективності використання транзитного потенціалу нашої держави.

Ключові слова: транспортно-логістичні кластери, транзитний потенціал, міжнародні транспортні коридори, прикордонний регіон, транскордонне співробітництво.

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрены подходы к созданию сети транспортно-логистических кластеров приграничных регионов с целью реализации трансграничного сотрудничества. Автором определено, что развитие сети указанных кластеров должно основываться на европейских принципах сотрудничества и партнерства. Так же автор отмечает, что развитие сети транспортно-логистических кластеров приграничных регионов будет способствовать повышению эффективности использования транзитного потенциала нашего государства.

Ключевые слова: транспортно-логистические кластеры, транзитный потенциал, международные транспортные коридоры, приграничный регион, трансграничное сотрудничество.

ANNOTATION

The article considers approaches to the creation of a network of transport and logistics cluster of border regions to implement cross-border cooperation. The author determined that the development of the network of these clusters should be based on the European principles of cooperation and partnership. The author notes that the development of a network of transport and logistics cluster in border regions will increase the efficiency of use of the transit potential of our country.

Keywords: transport and logistics clusters, transit potential, international transport corridors, border region, cross-border cooperation.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Україна завдяки своєму вигідному географічному розташуванню на перехресті транснаціональних вантажних потоків, а також розвиненій інфраструктурі наземних і водних видів транспорту має найвищий у Європі коефіцієнт транзитності. У використанні транзитних можливостей нашої держави зацікавлені країни Європейського Союзу через їх прагнення до виходу на ринки збуту на Сході, в Малій Азії, Прикаспійському регіоні. Разом з тим вигідне географічне розташування України забезпечує найкоротші маршрути руху вантажів з країн Скандинавії, Великобританії, Балтії, Західної Європи до кра-

їн Сходу, Закавказзя, Центральної Азії тощо. Також слід зауважити, що виконання транзитних вантажних перевезень територією нашої держави не потребує спорудження нових магістральних шляхів. Мережа транспортних шляхів України, насамперед наземних, органічно вписується в загальноєвропейську (через Польщу, Словаччину, Угорщину, Румунію, Молдову, Білорусь, Росію) та має виходи до незамерзаючих морських портів Чорноморсько-Азовського басейну.

Через територію України проходять чотири міжнародні транспортні коридори: № 3 (Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ), № 5 (Лісабон – Барселона – Трієст – Будапешт – Київ), № 9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Кишинів – Пловдив – Салоніки) і № 7 (Дунайський). Наразі особливу увагу приділяють інтеграції транспортної мережі України до транспортних систем Європи, Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів. З метою забезпечення вантажосполучення зазначених регіонів відбувається формування трансконтинентальних міжнародних транспортних коридорів, таких як: Європа – Кавказ – Азія (TRASEKA) та Балтійське море – Чорне море (Гданськ/Гдиня – Одеса/Іллічівськ). Зазначені транспортні шляхи мають високий коефіцієнт транзитності, через що їх розвиток перебуває під патронатом Європейської комісії. Також Європейський Союз визначив нові пріоритетні напрямки трансконтинентального транспортного співробітництва створення ще двох трансконтинентальних транспортних коридорів – Євразійського та Чорноморського транспортного кільця, в яких бере участь і Україна. Розширення трансконтинентального транспортного співробітництва через поєднання міжнародних транспортних коридорів № 3, № 5 і № 9 з трансконтинентальними «Балтика – Чорне море» і «TRASEKA» дозволить створити реальні умови для реалізації комбінованої схеми перевезення вантажів «море-суша» в напрямку басейнів Балтійського, Чорного та Каспійського морів по самій короткій відстані.

Інтенсивне використання мережі міжнародних транспортних коридорів і трансконтинентальних міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України, може значно

збільшити доходи державного та регіональних бюджетів, сприятиме розвитку дорожньої інфраструктури, транспортної та всіх причетних до неї галузей у цілому. Разом з тим слід зауважити, що транзитні можливості вище згаданих міжнародних транспортних коридорів, на сьогодні використовуються далеко не повною мірою. Найбільший за своїм транзитним потенціалом МТК «TRASEКА» (204,35 млн тонн) задіяний лише на 15%; МТК № 3 (201,8 млн тонн) – на 10,3%; МТК № 9 (100,1 млн тонн) – на 18%; МТК «Балтика – Чорне море» (92,9 млн тонн) – на 4,4%; МТК № 5 (38,4 млн тонн) – на 29%. Згідно з висновками світових експертів свій коефіцієнт транзитності (3,75) Україна використовує лише на 50–60% [6, с. 14]. Така ситуація характеризує загальний занепад економіки України та потребує негайного вирішення.

Аналіз останніх джерел і публікацій, на які спирається автор з посиланнями на джерела. Питанням щодо формування транспортно-логістичних систем і розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в умовах реформування залізничної галузі України займалась велика кількість науковців. Зокрема, у дослідженнях групи науковців під керівництвом А.М. Пасічника [5, с. 194–195] запропоновано напрями успішної інтеграції транспортної системи України в мережу міжнародних транспортних коридорів за рахунок розбудови мережі логістичних транспортно-митних і транспортно-сервісних центрів, забезпечують обслуговування вантажних транспортних засобів на шляху

перевезення вантажів. Це, на думку авторів, дозволить більш ефективно використовувати транзитний потенціал України.

У дослідженнях В.І. Копитко [3, с. 283] визначено, що масштабність проектів із забезпечення міжнародних перевезень територією України та стратегічні програми суміжних країн, передусім країн Європи, Росії, Китаю, обумовлюють доцільність формування не окремих транспортно-логістичних центрів, а потужних транспортно-логістичних кластерів у прикордонних регіонах України.

Цю думку також підтримують інші вчені. Так, у роботі [5, с. 196] зазначено, що сучасні світові інтеграційні процеси спонукають до утворення транспортно-логістичних кластерів, які передбачають об'єднання окремих регіонально, функціонально й економічно пов'язаних між собою логістичних ланок (МТК, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення) в єдину систему перевізного процесу з метою надання якісного логістичного сервісу внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат на базі залізничного транспорту як ключового компоненту.

Розбудову мережі транспортно-логістичних кластерів з метою забезпечення ефективного використання транзитного потенціалу України вважає одним із першочергових заходів розвитку транспортно-логістичної системи нашої держави і В.В. Брагінський [2].

Таблиця 1

SWOT-аналіз моделей формування кластерів [1, с. 30]

Модель	Сильні сторони	Слабкі сторони
Російська	– сприяння розвитку співробітництва між підприємствами й 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.
Японська	– наявність високопрофесійних спеціалістів світового рівня; – наявність підприємства-лідера, яке зможе скоординувати навколо себе інші організації на період формування кластеру; – бюджетне фінансування розвитку кластеру.	– за рахунок значної віддачі від масштабу виробництва малі фірми абсолютно не конкурентоспроможні; – зосередженість дослідницької інфраструктури в декількох великих мегаполісах, що стримує розвиток кластеру.
Австрійська	– кластер забезпечує підприємства оптимальними партнерськими відносинами, це дозволяє приймати правильні стратегічні рішення, розуміти на який продукт буде попит у майбутньому.	– несформовано єдиних підходів до організації технопарків.
Італійська	– здатність до експансії залежно від міри підвищення технологічного рівня кластеру.	– великі 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.
Американська	– кластери забезпечують постійні зв'язки між урядом, підприємствами та громадськістю; – дозволяють сформувати нові ідеї щодо шляхів покращення економічного середовища.	– відсутня єдина модель, що дозволяє з високим ступенем точності визначити всі необхідні характеристики кластера.

Вчені Українського державного університету залізничного транспорту Є.С. Альошинський і К.В. Білан провели SWOT-аналіз моделей формування кластерів (табл. 1). На основі аналізу вчені зробили висновок щодо доцільності застосування італійської моделі для розбудови мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів України [1, с. 32]. Цей вибір було обґрунтовано характеристиками італійської моделі. Зокрема, особлива увага приділялася державній підтримці малих і середніх підприємств, орієнтації на співпрацю виробництва з науковим середовищем. Вчені зазначають, що головну роль в такій моделі віддають малим підприємствам, які діють у рамках територіально-організаційних об'єднань (індустріальних округів). Зосередження в межах одного кластеру багатьох малих фірм полегшує об'єднання зусиль для досягнення певного результату.

Серед основних наслідків розбудови мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів на базі італійської моделі вченими було виділено:

- учасники транспортно-логістичного кластеру матимуть змогу обмінюватися інформаційними, фінансовими, інноваційними ресурсами, зберегти самостійність та можливість здійснювати конкуренцію всередині кластеру;

- забезпечення надійного та ефективного функціонування транспортної системи, що задовольнить попит на перевезення пасажирів і вантажів, підвищення продуктивності, а саме покращення якості сервісного обслуговування, скорочення терміну доставки, збільшення обсягів пасажирських і вантажних потоків [1, с. 34].

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячено статтю. Разом з тим, на нашу думку, недостатньо опрацьованими в економічній літературі залишаються питання розбудови мережі транспортно-логістичних кластерів у прикордонних регіонах України, через які проходять міжнародні транспортні коридори з метою розширення транскордонного співробітництва та, як наслідок, підвищення ефективності використання транзитного потенціалу держави.

Мета статті – це розгляд підходів щодо формування транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів у забезпеченні розширення транскордонного співробітництва.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Внаслідок свого географічного розташування та розмірів Україна є країною, яка водночас належить до Центральноєвропейського, Чорноморського та Східноєвропейського регіонів, а її територія – інтегруючою ланкою між їх складовими частинами. Зовнішній кордон України є найдовшим серед європейських країн, 19 з 25 областей є прикордонними. Довжина державного кордону нашої держави становить близько 6 550 км, з них із Словаччиною – 98,5 км, Поль-

щею – 542 км, Білоруссю – 1 084 км, Молдовою – 1 202 км, Росією – 2 573,5 км. На морські кордони припадає близько 1 050 км [6, с. 14]. Саме тому ефективна реалізація транзитного потенціалу нашої держави, особливо у сфері обслуговування міжнародних вантажних перевезень, в період післякризової рецесії економіки є рятівним варіантом для всього національного господарства України. При цьому економічний розвиток транзитних і прикордонних регіонів нашої держави на засадах застосування європейських інструментів сусідства та партнерства сприятиме скорішій інтеграції України до світової економіки.

Проте за результатами аналізу порівняння ступеня розвитку та показників функціонування видів транспорту прикордонних регіонів з транспортом України у цілому було виявлено відставання регіональних показників діяльності транспортних підприємств загального користування від середньодержавних. Разом з тим, незважаючи на загальне скорочення транзиту вантажного автомобільного транспорту, помітно активізувався транзитний рух через західний кордон України, зокрема, через кордон з Польщею (+14,2%), Словаччиною (+15,6%), Угорщиною (+10,3%) і Білоруссю (+14,2%). Натомість значне скорочення транзитного руху автотранспорту відбулося на східному кордоні з Російською Федерацією (-23,1%), з Румунією (-28,1%) [5, с. 196].

З метою вирішення проблем функціонування різних видів транспорту прикордонних регіонів та підвищення ефективності їх взаємодії в обслуговуванні міжнародних вантажних перевезень, на нашу думку, доцільно розглянути підходи до формування транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів, найбільш перспективними з яких в Україні визначено Київ, Харків, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Одесу, Львів. Ці міста є одночасно провідними центрами Південно-Західної, Південної, Придніпровської, Одеської та Львівської залізниць, що забезпечить створення транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів саме на базі залізничного транспорту як системоутворюючого компоненту. Розбудова мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів у перспективі сприятиме створенню єдиної Європейсько-Азіатської транспортної системи із загальною інфраструктурою; забезпечить вільне просування транспортних засобів і вільне переміщення вантажів; формуванню узгодженої тарифної політики на послуги транспорту згідно із світовими стандартами комплексного транспортно-логістичного обслуговування; дозволить створити умови для ефективного функціонування національної мережі МТК і логістичних центрів на основі формування партнерських відносин.

Економічна кластеризація допомагає вирішити комплексну проблему забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки

на світовому ринку шляхом розширення експорту товарів і послуг, та відповідним надходженням капіталу ззовні [4, с. 78]. Якщо мова йде про створення транспортно-логістичного центру прикордонного регіону на базі залізничного транспорту, то завдання підвищення обсягів обслуговування транзитних вантажів у всіх напрямках обмежується двома факторами: по-перше, обсягами виробництва продукції безпосередньо в регіонах утворення вантажопотоків; по-друге, станом розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в регіонів транзиту. При цьому слід зауважити, що розвиток транзитних і прикордонних регіонів на базі транспортно-логістичної кластеризації дозволить прискорити євроінтеграційні процеси, які відбуваються останнім часом.

На нашу думку, функціонування транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів має прагнути до забезпечення взаємодії на європейських принципах співробітництва та партнерства, серед яких доцільно наголосити на таких:

– по-перше, кожному з учасників транспортно-логістичного співробітництва має бути запропонований максимально повний пакет транспортно-логістичних послуг;

– по-друге, комплексне транспортно-логістичне обслуговування повинно здійснюватися на основі єдиного документу, що відображав би замовлення на пакет послуг, опис завдань й розподіл їх між виконавцями, визначення та закріплення функції контролю за конкретним виконавцем;

– по-третє, створення єдиного інформаційного простору на основі стандартизації й уніфікації перевізних документів і документів іншого характеру, що застосовують усі учасники транспортно-логістичного обслуговування;

– по-четверте, застосування єдиної маркетингової стратегії учасниками транспортно-логістичного обслуговування з метою формування оптимального пакету транспортно-логістичних послуг, проведення спільних досліджень з точки зору залучення потенційних клієнтів і формування високого рівня попиту на транспортно-логістичне обслуговування;

– по-п'яте, розбудова партнерських відносин між українськими й європейськими організаціями в межах транспортно-логістичного обслуговування на шляху реалізації транзитних перевезень мережею міжнародних транспортних коридорів.

Розбудова мережі транспортно-логістичних кластерів, на нашу думку, у прикордонних регіонах України є важливим чинником інтеграції нашої держави у систему світогосподарських зв'язків, а також вагомим чинником її євроінтеграції через транскордонне партнерське співробітництво окремих регіонів України. Це обумовлено спрямованістю функціонування мережі

транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів на підвищення якості транспортно-логістичного обслуговування транзитних вантажопотоків не тільки на мережі міжнародних транспортних коридорів, але й мережею транспортних мереж окремих регіонів, що беруть участь у транскордонному співробітництві. Основну увагу при цьому приділятимуть системному управлінню вантажопотоками через мережу транспортно-логістичних центрів у складі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів.

Висновки. Таким чином, на нашу думку, розбудова мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів нашої держави дозволить не тільки забезпечити оптимальне використання транзитного потенціалу України, але й сприятиме його підвищенню. Разом з тим, вирішення питань щодо розбудови мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів потребує побудови чіткої гармонізованої системи співпраці між учасниками транскордонного співробітництва й органами влади різних рівнів, а також побудови стійких партнерських відносин учасників транскордонного співробітництва з підприємницькими структурами, неприбутковими організаціями й інститутами громадянського суспільства, що знаходяться на територіях мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Альошинський Є.С. Розробка пропозицій щодо створення транспортно-логістичного кластеру в Харківській області / Є.С. Альошинський, К.В. Білан // Восточно-Европейский журнал передових технологий. – 2013. – № 3/3(63). – С. 29–33.
2. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / В.В. Брагінський. – Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>.
3. Копитко В.І. Формування транспортно-логістичних систем в умовах реформування залізничної галузі / В.І. Копитко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Д., 2012. – Вип. 40. – С. 281–284.
4. Онищенко О.В. Етапи організації транспортно-логістичного ядра кластерної структури / О.В. Онищенко // Вісник ОНУ імені І.І. Мечникова. – 2013. – Т. 18, Вип. 2/1. – С. 78–81.
5. Пасічник А.М. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку / А.М. Пасічник, І.Г. Лебідь, В.В. Кутирев // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К. : НТУ, 2012. – Вип. 10. – С. 192–197.
6. Чернявська Т.А. Антикризові системні нововведення через удосконалення інноваційної інфраструктури регіону (на прикладі транспортно-дорожнього комплексу причорноморського регіону) / Т.А. Чернявська // Вісник університету «Україна». – 2012. – № 5. – С. 13–19.