

УДК 338.48

Пішенін І.К.

*кандидат економічних наук, доцент
Міжнародного університету «Україна»***ТРАНСФОРМАЦІЯ КЛАСТЕРНОЇ МОДЕЛІ ТРАНСПОРТНОЇ СФЕРИ УКРАЇНИ****TRANSFORMATION OF CLUSTER MODEL
IN THE TRANSPORT SPHERE OF UKRAINE****АНОТАЦІЯ**

У статті досліджено кластерну модель розвитку транспортної сфери за допомогою системно-структурного аналізу основних пріоритетних складових галузі. Трансформація кластерної моделі повинна в першу чергу базуватись на висвітленні її структури та внутрішніх систем. Такий підхід сприяє практичному застосуванню кластерної моделі в умовах української економіки.

Ключові слова: транспортна сфера, кластерна модель, економічні пріоритети, логістичні системи.

АННОТАЦИЯ

В статье исследована кластерная модель развития транспортной сферы с помощью системно-структурного анализа основных приоритетных составляющих отрасли. Трансформация кластерной модели должна в первую очередь базироваться на освещении ее структуры и внутренних систем. Такой подход способствует реализации кластерной модели в условиях украинской экономики.

Ключевые слова: транспортная сфера, кластерная модель, экономические приоритеты, логистические системы.

ANNOTATION

We investigated the cluster model of development of the transport sector by using a systematic structural analysis of the main components of the priority sectors. Transformation cluster pattern should, first of all, be based on the light of its structure and internal systems. This approach contributes to the implementation of the cluster model in the conditions of the Ukrainian economy.

Keywords: transport sphere, cluster model, economic priorities, logistics systems.

Постановка проблеми. Розвиток транспортної сфери України в умовах посилення глобалізації світового господарства поступово стає одним із найважливіших пріоритетів як в економічній, так і в соціальній сфері, адже ця галузь забезпечує не тільки потреби ефективно працюючого бізнесу, а й гарантує економічну безпеку будь-якої країни. Найбільш яскраво такі зміни знайшли свій відбиток у політиці Європейського Союзу. Тільки за останні декілька десяти років його транспортний комплекс пережив значні трансформації, що були зумовлені запровадженням новітніх технологічних досягнень. Цьому значною мірою сприяло розширення ринку, нових видів транспортних послуг, використання сучасних транспортних логістичних систем, а також імплементація нових вимог щодо безпеки транспортного забезпечення. У сучасних умовах процес стандартизації та регламентації транспортних послуг є надзвичайно складним і суперечливим, а відтак, основним завданням для країн Європейського Союзу стало створення високоефективної конкурентоспроможної транспортної галузі, яка

має всі шанси стати світовим лідером на секторальних ринках таких транспортних послуг, які можуть гарантувати економічну безпеку.

Формування та розвиток численних ТНК суттєво вплинули на форму організації транспортної сфери, основою чого стала кластерна модель, яка сьогодні є найбільш вдалою оптимізаційною системою створення та реалізації ефективних транспортних послуг. Тільки впродовж останніх десяти років кластерні стратегії стали домінуючими в діяльності багатьох європейських компаній. Водночас формування системи механізмів з боку інституцій ЄС, скерованих на контроль за безпекою транспортних перевезень, а також підтримка малого і середнього бізнесу в ньому, призводять до загострення суперечностей та конфліктів в її регулятивній сфері, що, природним чином, формує потребу в системних наукових дослідженнях об'єктивного оцінювання існуючої соціально-економічної моделі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі теоретичні, економічні та соціальні аспекти умов та факторів розвитку транспортної галузі Європейського Союзу, особливості його кластеризації досліджувалися багатьма вітчизняними та зарубіжними вченими, зокрема Е. Аткинсоном, О. Білорусом, Б. Борщевським, О. Бутнік-Сіверським, Р. Банкером, Ч. Барретою, І. Бураковським, М. Войнаренком, А. Гайдучьким, А. Гальчинським, А. Гончаруком, Б. Губським, С. Дем'яненком, М. Енрайтом, Г. Йоффе, С. Квашею, А. Кетельсом, В. Котляренком, П. Кругманом, Д. Лук'яненком, О. Лукою, Ю. Макогоном, Н. Мікулою, Т. Мостенською, Н. Мусис, В. Новицьким, Б. Пасхавером, М. Портером, Дж. Робіном, П. Саблюком, Є. Савельєвим, П. Скоттом, С. Соколенко, А. Філіпенко, Б. Хагесом, Т. Циганковою, В. Чужиковим, І. Школою, В. Юрчишиним та багатьма іншими.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проте як у наукових роботах минулих років, так і в працях сучасних дослідників лише частково розглядаються особливості створення та ефективного функціонування кластерів, недостатньо оцінено їх спроможність успішно конкурувати на світових ринках; майже відсутній аналіз динаміки диверсифікації транспортної галузі в умовах глобалізаційних перетворень, поширення й погли-

блення інтеграційних процесів у європейських країнах; далеко не в повному обсязі висвітлено структурні зміни у транспортному секторі економіки країн Європейського Союзу; майже відсутній системний аналіз різноманітних адаптаційних моделей, які дозволяють сформувати ефективний ринок транспортних послуг у межах спільного європейського простору.

Таким чином, актуальність заявленої проблеми, її наукова та прикладна значущість вплинули на вибір напрямку наукового дослідження.

Мета статті полягає у вивченні змісту трансформації кластерної моделі транспортної сфери, теоретичних аспектів його формування й реалізації з урахуванням специфіки транспортної сфери.

Виклад основного матеріалу дослідження. За останні декілька десятків років транспортна сфера ЄС пережила значні зміни завдяки запровадженню новітніх технологічних досягнень, трансформації транспортних послуг та появі нових методів маркетингу у транспортній галузі. Також слід звернути увагу на посилення процесів глобалізації, які впливають на дуже великий спектр таких важливих чинників, як розширення інформаційних джерел, поява нових видів транспортних послуг, світовий розвиток транспортних мереж, використання сучасних методів забезпечення вимог споживачів транспортних послуг тощо.

Трансформація включає в себе такі заходи, як виділення пріоритетів при визначенні виду транспорту, покращення рівня обслуговування транспортом, збільшення ефективності транспортної послуги, пакування, просування нових видів транспортних послуг на ринку, розподіл тощо.

Сьогодні транспортна галузь виступає важливим елементом світової економіки. Тільки в ЄС споживачами транспортних послуг є майже 500 млн. людей.

Разом з тим транспортний сектор є одним з найрозвиненіших в Євросоюзі з оборотом 954 млрд. євро (дані 2013 р.) і де задіяно понад 14,2 млн. осіб [1].

Для кожної галузі характерно слідувати та передбачати тенденції ринку та задоволення потреби своїх споживачів. Транспортна галузь найбільш прихильна служити своїм споживачам та більш ефективно реагувати на їх все більш мінливі потреби. І, в свою чергу, політики несуть відповідальність за сприяння стимулювання ділового середовища для забезпечення відповідних умов щодо збереження конкурентоспроможності.

Загострення конкурентної боротьби та поява нових тенденцій є одними з ключових завдань, які стоять перед транспортною сферою. І хоча ці проблеми являють собою загрозу для деяких компаній, для інших – вони можуть виступати як розширення подальших можливостей. У відповідь на ці та інші виклики світових економічних процесів, транспортні компанії покращу-

ють свою конкурентоспроможність за рахунок реструктуризації та активізації боротьби за частку ринку, використовуючи шляхи диференціації транспортних послуг та/або розробки нових їх видів.

Таким чином, компанії, задіяні в транспортній галузі, обирають шлях покращення конкурентоспроможності своїх підприємств, галузі в цілому та країни за рахунок не тільки боротьби за частку ринку в своєму секторі, але й діють в більш широкому соціально-економічному контексті, в якому їх стратегічний вибір впливає на добробут світової спільноти [2; 3].

Слід відзначити, що у транспортній галузі прийнято цілу низку ініціатив, направлену на підвищення продуктивності праці та підтримання конкурентоспроможності транспортних підприємств і галузі в цілому. Дані заходи передбачають наступні кроки:

- реструктуризацію транспортних підприємств;
- злиття та придбання для збільшення масштабу та уникнення зайвих потужностей;
- аутсорсінг бізнес-процесів, які дозволяють зосередити увагу на створенні вартості в основних галузях компетенції у бізнесі;
- автоматизація транспортних послуг та процесів їх забезпечення з метою зниження залежності від людських ресурсів;
- оптимізація логістичної інфраструктури;
- запровадження заходів з енергозбереження за рахунок нових інформаційних технологій, нових методів транспортного забезпечення і передової практики впровадження тощо.

Одним із найважливіших завдань для транспортного сектору є підвищення можливостей конкурувати на світових ринках. В наукових та виробничих колах все більше уваги звертається на різноманітні ноу-хау, нововведення тощо як безпрограшні заходи забезпечення ефективної конкурентної боротьби і на традиційних ринках, і на нових. Для досягнення зазначених завдань все більше зусиль та фінансових потоків направлено на різноманітні дослідження, головною метою яких виступає задоволення потреб споживачів. Але якщо дослідити рівень фінансування, направлене на наукові дослідження та інвестування в транспортній галузі, можна визначити чітку тенденцію, що дана галузь традиційно низько фінансується як в Європі, так і майже в усьому світі [4; 5].

Європейська та світова бізнес-спільнота приділяє основну увагу на вирішення завдань, які виникають в процесі глобалізації світової економіки, а саме посилення конкуренції з боку азіатських країн, і сьогодні це має важливе значення для подальшого розвитку транспортної сфери. Крім того, актуальним залишається питання безпеки транспортних засобів не тільки в європейських країнах, але й у всьому світі.

Слід зазначити, що сьогодні до транспортної галузі в розвинених країнах світу дуже високі вимоги. Дана галузь є предметом регулювання

у більшості напрямків, ніж інші галузі, і при цьому маючи додаткові витрати на дотримання нормативних вимог, придбання нових транспортних засобів, адаптації існуючих об'єктів до вимог контролю викидів тощо.

У Європейському Союзі транспортна сфера є одним з найважливіших секторів економіки і характеризується значною галузевою диференціацією. Малі та середні транспортні підприємства в цьому секторі економіки відіграють важливу роль на додаток до відносно невеликої кількості великих, часто глобально діючих транспортних компаній [7; 8].

Даний сектор економіки можна охарактеризувати як традиційний, але в реаліях сьогодення в ньому запроваджується все більше передових та новітніх технологій. Конкурентоспроможність транспортної галузі залежить від посилення тенденцій глобалізації та широкого спектру правил і політики ЄС та міжнародних транспортних переговорів.

Слід зазначити, що європейський транспортний сектор сьогодні переживає період структурної перебудови. Споживчі переваги все більше впливають на розвиток транспортної галузі завдяки збільшенню доходу, зміни в структурі населення та новому способу життя. Крім того, прояви глобалізації, лібералізації світової торгівлі, сільськогосподарських ринків та виникнення нових ринків (від Центральної та Східної Європи до Індії та Китаю) мають неабиякий вплив на сучасний стан транспортної галузі. Також дуже важливим фактором можна вважати основні події в області інформаційних технологій, що призвели до появи нових транспортних послуг і нових методів організації ланцюга забезпечень [9–11].

Останнім часом транспортний сектор країн Євросоюзу сприяє розвитку ринків, зміцненню здоров'я та добробуту громадян. Це було досягнуто шляхом підвищення уваги до безпеки транспортних засобів, а з іншого боку, використання економії на масштабі, дешевого транспорту та зростаючої міжнародної торгівлі. Глобальні транспортні мережі швидко відреагували не тільки на нові вимоги споживачів, але й на процеси концентрації та розвиток глобальних брендів.

Таким чином, перехід від локального до масового транспортного обслуговування відбувався поступово. Однією з найбільш важливих тенденцій розвитку на сучасному етапі є прояви глобалізації та структурних змін у транспортній галузі. Глобалізація – дуже потужний феномен, завдяки якому відбувається значне зменшення транспортних витрат, в результаті четвертої промислової революції та доступної недорогої інформації про перевезення і низькі операційні витрати. Масове виробництво та економія від масштабу також дуже потужні стимули для структурних змін в європейському ланцюгу постачання продовольства [12–14].

Разом з тим транспортна галузь країн Європейського Союзу в даний час працює в складних економічних умовах, що характеризуються зростанням цін майже на всі види послуг, негнучкістю ринку у зв'язку з регулятивним середовищем, а також уповільненням розвитку економік. Тому масова економія від масштабу є дуже потужним стимулом для структурних змін. Саме це дозволяє транспортній галузі конкурувати на внутрішньому та зовнішньому ринках [15].

Для транспортної галузі країн Європейського Союзу існує два основні шляхи досягнення сталого розвитку і подальшого зростання: налагодження швидкого розширення ринків транспортних послуг і розробка та виготовлення більш ефективних транспортних засобів, тобто рух вгору по ланцюжку створення вартості завдяки проведенню досліджень, розробок та інновацій. Все це передбачає відповідну передачу технологій та знань численним малим та середнім підприємствам, працюючим в даному транспортному секторі.

Крім того, одне з найважливіших завдань для транспортної галузі країн Європейського Союзу – залишити за собою позиції одного зі світових лідерів у даному напрямку діяльності і надалі забезпечувати споживачів широким асортиментом безпечних і доступних транспортних послуг як на внутрішніх, так і на зовнішніх ринках. Протягом багатьох десятиліть транспортна галузь реорганізовує себе з метою задовольнити мінливий попит споживачів. Впроваджуючи інновації, виробники транспортних послуг цей попит успішно задовольняють. На сучасному етапі питання подальшого розвитку, вивчення попиту та контролю якості транспортних послуг стають вирішальними в розвитку даного сектору економіки і вимагають від транспортних підприємств та установ об'єднання зусиль і плідної співпраці.

Дуже важливим залишається той факт, що в умовах глобального економічного спаду ключова роль в економіці відводиться саме транспортній галузі. Тому вкрай важливо, щоб формувалися сприятливі умови для створення ефективних транспортних послуг і дана галузь залишалась конкурентоспроможною. Європейські політики повинні створити стимулюючі бізнес-середовища в підтримку подальшої конкурентоспроможності транспортної галузі і вилучити з нормативно-правової бази ті документи, які заважають розвивати гнучкий ринок, що дозволить перетворити існуючі проблеми в нові можливості. В свою чергу, транспортний сектор, як складова національної економіки, повинен взяти на себе відповідальність за прийняття відповідних бізнес-рішень, що охоплюють новітні методи, та раціоналізацію управління транспортною галуззю.

Підвищення конкурентоспроможності буде сприяти підвищенню сталості транспортних підприємств в Європі та дозволить цим підпри-

емствам і надалі задовольняти потреби своїх споживачів та ще швидше реагувати на їх мінливі потреби. Процес споживання транспортних послуг відіграє дедалі зростаючу роль в європейському економічному розвитку.

Висновки. Враховуючи вищевикладене, можна зазначити, що всім учасникам транспортного сектору та представникам влади необхідно шукати відповіді та вживати належні заходи, направлені на підвищення конкурентоспроможності європейської економіки. Дуже важливим є той факт, що національні, європейські і навіть глобальні політики впливають на розвиток конкурентних позицій та переваг транспортної сфери ЄС.

Для успішного виконання першочергових завдань, які реалії сьогодення ставлять перед транспортною галуззю, необхідно починати з визначення існуючих проблем та шляхів їх ефективного вирішення. У відкритому та гнучкому підході виявлення нагальних проблем необхідно чітко передбачити та оцінити можливі варіанти їх вирішення з обов'язковим залученням до співпраці всіх зацікавлених сторін. Достатньо широкий спектр можливих варіантів політичних рішень має неабиякий вплив на подальший розвиток транспортної кластеру країн Європейського Союзу, зокрема, на перспективи зростання малих та середніх транспортних підприємств.

Разом з тим, оцінюючи різноманітні варіанти можливих рішень в зазначеному напрямку, слід враховувати пріоритети транспортної галузі та брати до уваги цілу низку факторів, спрямованих до створення стійкої транспортної політики, а саме:

– економічний – метою є постійне економічне зростання транспортної галузі. При цьому враховується: наявність сучасних транспортних засобів, інновації, комунікації, експортна активність, продуктивність і пропорційність тощо. Крім того, аналіз «вигоди – витрати» повинен бути частиною оцінки варіантів політики;

– соціальний – оцінка впливу політики на наявність безпечних транспортних засобів, захисту прав споживачів та інформування споживачів грає дуже важливу роль в управлінні ризиками;

– екологічний – оцінка послідовної екологічної політики має охоплювати, наприклад, ефективне використання ресурсів тощо.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua/.
2. Васильченко Н. Формирование промышленных кластеров / Н. Васильченко, Е. Глумскова, В. Секерин // *Маркетинг*. – 2011. – № 5. – С. 3–17.
3. Войнарченко М.П. Кластерные модели объединения предприятий и распространение первого опыта их создания в Украине // *Принципи оцінки конкурентоздатності регіонів*. – Київ, 2014. – 168 с.
4. Войнарченко М.П. Концепція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні / М.П. Войнарченко // *Економіст*. – 2010. – № 1. – С. 29–33.
5. Економічна енциклопедія: у 3-х т. / Редкол.: С.В. Мочерний (відп. ред.) [та ін.]. – К.: Академія, 2000. – 360 с.
6. Кулявець В.Г. Промислові кластери в глобальному економічному розвитку / В.Г. Кулявець // *Регіональна бізнес-економіка та управління*. Науковий, виробничо-практичний журнал. – Вінниця: Вінницький фінансово-економічний університет. – 2009. – № 4 (24). – С. 30–38.
7. Портер М. Конкуренція / М. Портер; пер. з англ. – М.: Вільямс, 2005. – 608 с.
8. Посібник з кластерного розвитку: Послуги з підтримки МСП в пріоритетних регіонах. Europe Aid/121495/C/SV/UA. – Київ. – 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economy-mk.gov.ua/download/books/ClusterHandbookUkr.pdf>
9. EU industrial structure 2009. Performance and competitiveness. European Commission Enterprise and Industry [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/enterprise/e_i_subscription_en.htm.
10. European Cluster Memorandum. Promoting European Innovation through Clusters: Centre for Strategy and Competitiveness, CSC: Europe Cluster Observatory, 2011 [Electronic resource]. – Mode of access: http://www.proinno-europe.eu/NWEV/European_Cluster_Memorandum.
11. European Cluster Organization Directory: Europe Innova. European Cluster Observatory.-Q1, 2010. – 137 p. [Electronic resource]. – Mode of access: http://www.europe-innova.eu/c/document_library.
12. European Commission [accessed 31 January 2014] [Electronic resource]. – Mode of access: http://www.europa.eu.int/comm/agriculture/foodqual/beef/index_en.htm.
13. Eurostat [Electronic resource]. – Mode of access: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>.
14. FAOSTAT [Electronic resource]. – Mode of access: <http://faostat.fao.org>.
15. Feser E. The Relevance of Clusters for Innovation Policy in Latin America and the Caribbean. Background paper prepared for the World Bank, LAC Group. – University of North Carolina: Chapel Hill. – 2002. [Electronic resource]. – Mode of access: www.urban.uiuc.edu/faculty/feser/PUBS/Relevance%20of%20clusters.pdf.