

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КЛАСТЕРИ ЯК НАПРЯМОК РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ

©2019 ДУНСЬКА А. Р., ХОМИЧ О. В.

УДК 332.12:339.92
JEL: F10; F19

Дунська А. Р., Хомич О. В. Транспортно-логістичні кластери як напрямок розвитку зовнішньоекономічної діяльності України

У статті досліджено сутність понять «кластер» і «логістичний кластер»; визначено передумови функціонування та створення транспортно-логістичних кластерів у контексті розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Зважаючи на те, що транспорт і логістична інфраструктура в цілому є одними з ключових факторів розвитку зовнішньоекономічної діяльності, а також елементами доступності та привабливості економіки для іноземних суб'єктів господарювання, розглянуто зони для розвитку даної сфери в Україні в складі Європейського Союзу. Здійснено аналіз вітчизняних транспортно-логістичних регіональних кластерів, що потенційно можуть сформувати ефективну транспортно-логістичну інфраструктуру в державі.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, транспортно-логістичний кластер, інфраструктура, Трансєвропейська транспортна мережа.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-4-55-59>

Рис.: 1. **Бібл.:** 18.

Дунська Алла Рашидівна – доктор економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту, Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» (просп. Перемоги, 37, Київ, 03056, Україна)

E-mail: alsu@i.ua

Хомич Оксана Вікторівна – студентка кафедри менеджменту, Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» (просп. Перемоги, 37, Київ, 03056, Україна)

E-mail: oks.khomych4@gmail.com

УДК 332.12:339.92
JEL: F10; F19

UDC 332.12:339.92
JEL: F10; F19

Дунская А. Р., Хомич О. В. Транспортно-логистические кластеры как направление развития внешнеэкономической деятельности Украины

В статье исследована сущность понятий «кластер» и «логистический кластер»; определены предпосылки функционирования и создания транспортно-логистических кластеров в контексте развития внешнеэкономической деятельности. Принимая во внимание, что транспорт и логистическая инфраструктура в целом являются одними из ключевых факторов развития внешнеэкономической деятельности, а также элементами доступности и привлекательности экономики для иностранных компаний, рассмотрены зоны для развития данной сферы в Украине в составе Европейского Союза. Осуществлен анализ отечественных транспортно-логистических региональных кластеров, которые могут сформировать эффективную транспортно-логистическую инфраструктуру в государстве.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, транспортно-логистический кластер, инфраструктура, Трансєвропейская транспортная сеть.

Рис.: 1. **Библ.:** 18.

Дунская Алла Рашидовна – доктор экономических наук, доцент, доцент кафедры менеджмента, Национальный технический университет Украины «Киевский политехнический институт имени Игоря Сикорского» (просп. Победы, 37, Киев, 03056, Украина)

E-mail: alsu@i.ua

Хомич Оксана Викторовна – студентка кафедры менеджмента, Национальный технический университет Украины «Киевский политехнический институт имени Игоря Сикорского» (просп. Победы, 37, Киев, 03056, Украина)

E-mail: oks.khomych4@gmail.com

Dunskaya A. R., Khomych O. V. The Transport-Logistic Clusters as a Direction of Development of the Foreign Economic Activity of Ukraine

The article researches essence of the concepts «cluster» and «logistic cluster»; the preconditions of functioning and creation of transport-logistic clusters in the context of development of foreign economic activity are defined. Taking into view that transport and logistics infrastructure as a whole are one of the key factors for the development of foreign economic activity, and also are elements of the availability and attractiveness of the economy for foreign companies, the authors consider the areas for development of this sphere in Ukraine as a part of the European Union. The analysis of the national transport-logistic regional clusters, which can potentially form an efficient transport-logistics infrastructure in the State, is carried out.

Keywords: foreign economic activity, transport-logistic cluster, infrastructure, Trans-European transport network.

Fig.: 1. **Bibl.:** 18.

Dunskaya Alla R. – D. Sc. (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Management, National Technical University of Ukraine «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute» (37 Peremohy Ave., Kyiv, 03056, Ukraine)

E-mail: alsu@i.ua

Khomych Oksana V. – Student of the Department of Management, National Technical University of Ukraine «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute» (37 Peremohy Ave., Kyiv, 03056, Ukraine)

E-mail: oks.khomych4@gmail.com

В умовах посилення глобалізаційних процесів та переорієнтації вектора експортних потоків в Україні з ринку США на європейський постає питання пошуку нових джерел розвитку зовнішньоекономічної діяльності та нових експортних мож-

ливостей. Важливу роль у здійсненні товарних експортно-імпортних операцій відіграє транспортування, оскільки обраний вид транспорту безпосередньо впливає на ключові параметри зовнішньоекономічної операції, такі як вартість і швидкість, які в кінцевому

підсумку визначають економічну ефективність здійснення експорту чи імпорту. Отже, транспорт і логістична інфраструктура в цілому є одними з ключових факторів розвитку зовнішньоекономічної діяльності, а також елементами доступності та привабливості економіки для іноземних суб'єктів господарювання. Це зумовлює актуальність дослідження питань транспортно-логістичного забезпечення зовнішньоекономічних операцій, зокрема за рахунок використання транспортно-логістичних кластерів.

Теоретичні основи формування транспортно-логістичних кластерів є предметом наукових досліджень як українських, так і зарубіжних учених. Серед зарубіжних досліджень варто відмітити роботи Клосса Д., Ленглі С., Портера М. [17], Шнайдера І. У вітчизняній науковій літературі окреслені проблеми піднімалися в роботах Данько М., Демченко В. [7], Маселко Т. [9], Співаковського С. [11], Токмакової І. [12]. Здійснений критичний аналіз наукових джерел свідчить про достатньо глибоке, але не повне дослідження питань логістичних кластерів, зокрема вельми поверхнево висвітлено питання використання транспортно-логістичних кластерів як фактора розвитку зовнішньоекономічної діяльності України.

Метою статті є дослідження ролі транспортно-логістичних кластерів (далі – ТЛК) у розвитку зовнішньоекономічної діяльності країни шляхом вивчення проблем і перспектив функціонування ТЛК в Україні та аналізу світового досвіду створення ТЛК і використання їх переваг для вдосконалення зовнішньоекономічних процесів.

Транспортно-логістична система є важливим чинником розвитку економіки країни та розширення інтеграційних процесів у міжнародному економічному просторі. Розвиток транспортної інфраструктури надає можливість створювати нові робочі місця, знижувати вартість товарів і послуг, збільшувати оборот оптової та роздрібною торгівлі та підвищувати інвестиційну привабливість територій з розвинутою транспортно-складською системою, а також збільшувати доходи держави від реалізації транзитного потенціалу.

Зважаючи на високий транзитний потенціал України, розбудова сучасної та продуктивної транспортної системи, створення транспортно-логістичних кластерів і, відповідно, зменшення витрат і часу на перевезення сировини та продукції – стратегічні шляхи підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств та їх товарів на зовнішньому ринку.

Для повного розуміння ролі ТЛК розпочнемо з конкретизації сутності понять «кластер» і «логістичний кластер».

Кластер – це групи взаємопов'язаних компаній, організацій, фірм у відповідних галузях, що сконцентровані за географічним положенням і конкурують, але разом з тим ведуть спільну роботу [6].

У науковій літературі існує значна кількість визначень сутності кластера, втім, фундаментальні положення теорії кластерів сформульовано в роботах Б. Харрісона, Ш. Сабела і М. Портера [13; 14; 16; 17]. Найбільшого розповсюдження набуло визначення кластера за М. Портером, який розглядає кластер як групу територіально сусідніх компаній і організацій, пов'язаних спільною сферою діяльності та взаємоповнюючих один одного. Географічна концентрація підприємств однієї або суміжних галузей є принциповою відмінністю кластера від інших варіантів територіальних утворень.

Уніфіковане визначення кластера подано в документі Єврокомісії «Commission Staff Working Document SEC (2008) 2637» («Концепт кластерів і кластерної політики та їх роль для конкурентоспроможності й інновацій»), де кластер розглядається як «група незалежних підприємств-ініціаторів (малих, середніх і великих), а також науково-дослідницьких організацій, які задіяно в певному секторі чи регіоні. Їх діяльність скерована на розвиток інноваційної активності шляхом стимулювання інтенсивної взаємодії, спільного використання ресурсів, обміну знаннями та досвідом, а також ефективного сприяння передачі технологій, мереж і поширення інформації» [18].

Фундаментом кластера є потужні підприємства, однак кластерним структурам властиве широке коло учасників, яке може охоплювати науково-дослідні установи, навчальні заклади, державні установи, фінансові організації, постачальників, сервісні організації. Також для кластера характерні тісні зв'язки, інтенсивний обмін інформацією та ідеями, формування відповідного бізнес-клімату всередині кластера на основі використання сучасних організаційно-управлінських технологій.

Кластерні структури надають можливість реалізувати різні цілі його учасників, перш за все, зростання конкурентоспроможності підприємств, збільшення прибутків за рахунок оптимізації діяльності та скорочення витрат, впровадження прогресивних систем управління підприємствами, проведення спільних досліджень тощо.

Ефективність функціонування кластера багато в чому залежить від організаційних засад його створення. Досвід показує, що необхідною умовою організації ефективної роботи кластера є створення єдиного координаційного центра.

Різновидом кластерних структур є логістичні кластери.

Логістичний кластер – сукупність регіональних транспортних підприємств, складських приміщень, логістичних фірм, науково-дослідних організацій, університетів та органів влади у формі утворення з фінансуванням, яке забезпечують учасники своїми коштами, розвинутою інфраструктурою, сучасними

комунікаціями. Це дозволяє підвищити інвестиційну привабливість та сталий розвиток регіону, в якому розташований ТЛК [6].

На думку Кіс О. М. [8], *передумовами створення ТЛК у регіоні є:*

- ✦ близькість ринку;
- ✦ забезпечення робочою силою;
- ✦ наявність постачальників капіталу та обладнання;
- ✦ доступ до природних ресурсів;
- ✦ близькість виробничих підприємств та налагоджена мережа виробничих зв'язків.

Учасниками ТЛК зазвичай можуть бути:

- ✦ виробничі підприємства певної галузі;
- ✦ підприємства – постачальники продукції;
- ✦ логістичні провайдери (транспортні та логістичні компанії);
- ✦ лізингові, аудиторські, страхові, кредитні організації;
- ✦ університети, науково-дослідні інститути;
- ✦ об'єднання підприємців, некомерційні громадські організації.

Суб'єкти ТЛК у тісній взаємодії, ресурси та комплексний підхід – основа для створення ефективного кластера.

У регіоні, де створюються сприятливі умови господарювання та співпраці, підвищуються ділова активність і розвиток інноваційної діяльності, внаслідок чого суб'єкти господарювання зміцнюють свої позиції, накопичуючи потенціал для виходу на зовнішні ринки та забезпечення конкурентоспроможності товарам і послугам.

Так, кластерний підхід широко застосовується в економіці Японії, Китаю, США та європейських країн. Процеси створення ТЛК в Європейському Союзі є невід'ємною частиною формування єдиної загальноєвропейської транспортної мережі TEN-T. TEN-T це інфраструктурний проект, який передбачає до 2050 р. створення нової транспортної системи на території країн ЄС, яка включити 15 тис. км сучасних залізниць, 94 порти, 38 аеропортів [9]. Така розвинена інфраструктура сприятиме всепоглинаючій інтернаціоналізації економічних процесів та підвищенню ефективності перевезення вантажів за рахунок скорочення часу перевезення, витрат на паливе та амортизацію. Частиною цього інфраструктурного проекту стануть і ТЛК, яких в Європі налічується 25 первинних та 60 вторинних.

Найвідомішим в ЄС та світі є приклад німецької моделі створення ТЛК, оскільки тут діють 3 кращі світові кластери – Мюнхен, Гамбург, Дрезден, і понад 10 федеральних автомобільних кластерів. Ця модель характеризується підтримкою органів державної влади на всіх рівнях та етапах. Участь державного сектора полягає у фінансуванні інвестицій та виділенні дотацій бюджетам федеральних земель для фінансуван-

ня процесу кластеризації. Процеси розбудови ТЛК підпадають під федеральні програми, що спрямовані на розвиток інфраструктури, експортних процесів та міжнародного співробітництва [10].

У світі існує практика створення ТЛК на базі вільних економічних зон. Цей фактор сприяє пришвидшеному розвитку як кластерів, так і економічного середовища. Зважаючи на всеохоплюючу глобалізацію, створення нових економічних зон, а також ТЛК на їх базі сприятиме інтеграційним процесам в економічному середовищі.

Оскільки Україна має вигідне геополітичне положення та є буфером між Сходом і Заходом, існує потужний потенціал для створення ефективного макрокластера. Функціонування такого кластера є перспективною можливістю для підвищення ділової активності українських підприємств, зміцнення їх позицій на вітчизняному ринку та накопичення ресурсів для реалізації експортного потенціалу.

Сьогодні в областях України функціонує близько 50 дрібних ТЛК [1; 4].

Серед них варто виокремити:

- ✦ Закарпатський транспортно-логістичний кластер;
- ✦ кластер «Одеса»;
- ✦ Львівський кластер бізнес-послуг;
- ✦ Херсонський транспортно-логістичний кластер «Південні ворота України».

Взаємодія кластерних елементів у межах регіону дозволяє:

- ✦ формувати спільну інформаційну базу перевізників, вантажів, терміналів, складів;
- ✦ узгоджувати тарифно-митну політику щодо перевезень;
- ✦ підтримувати в належному стані дорожньо-транспортну інфраструктуру [4].

Однак взаємодія буде ефективною лише в тому випадку, коли і держава, і приватні підприємства об'єднують зусилля заради розвитку сучасної логістичної інфраструктури. У такому разі спільні зусилля зацікавлених сторін сприятимуть розвитку сприятливого середовища для реалізації економічного потенціалу та виходу на зовнішні ринки.

Незважаючи на реформаційні процеси, що відбуваються в Україні сьогодні, рівень розвитку інфраструктури займає низькі позиції в міжнародних рейтингах. Це підтверджує Міжнародний рейтинг торгової логістики за узагальнюючим показником LPI 2016, згідно з яким Україна займає 80 місце. Оцінка становить 2,74 бала з 5 можливих [3].

Негативними тенденціями останнього десятиріччя є спад обсягів перевезень всіма видами транспорту, починаючи з 2011 р., а, відповідно, і редукація валової доданої вартості за видом діяльності «Транспорт, складське господарство» [1].

Дану тенденцію можемо спостерігати на *рис. 1.*

Валова додана вартість, %

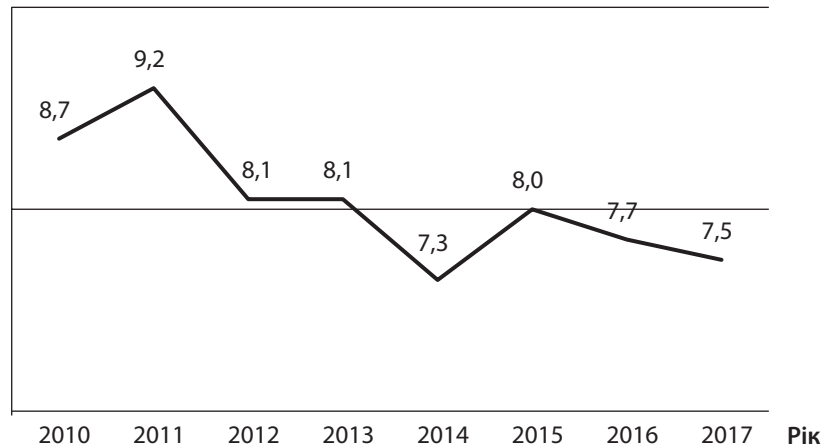


Рис. 1. Динаміка валової доданої вартості за видом діяльності «Транспорт, складське господарство», %

Джерело: складено за [2].

Основні перешкоди в розвитку транспортно-логістичного ринку вбачаються у відсутності державної політики та державної стратегії, що відбивається на умовах ведення логістичного бізнесу та можливості реалізації потенціалу країни. Міжнародні контрагенти стверджують, що розвиток ринку логістичних послуг в Україні стримує недосконале законодавство, низькоякісна транспортна інфраструктура та корупція.

Бар'єрами для активного розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні є:

- 1) несприятливий інвестиційний клімат, як наслідок – нестача приватних інвестицій;
- 2) недосконалість законодавчої бази у сфері логістики та земельних відносин;
- 3) адміністративно-бюрократичні бар'єри;
- 4) технологічне відставання транспортної системи;
- 5) недостатній рівень розвитку транспортної інфраструктури.

Однак, за даними Українського логістичного альянсу, за останні два роки на українському ринку логістичних послуг стався якісний зсув – логістика почала розглядатися як реальний інструмент підвищення ефективності бізнесу та розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Як наслідок – підвищення вимог до якості логістичних послуг, гарантії надійності та швидкості доставки, збереження цілісності вантажів, розширення економічних зв'язків із іноземними партнерами [3].

Важливим чинником забезпечення конкурентоспроможності України є її транзитний потенціал, який потребує активних зусиль для адаптації до нових умов. Крім того, Україна офіційно стала частиною загальноєвропейської транспортної мережі TEN-T. 21 червня 2016 р. у Роттердамі міністрами транспорту країн Євросоюзу, Східного партнерства та Європейською комісією Взаєморозуміння високо-

го рівня було ухвалено рішення про поширення карт Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) на Україну [5].

Потенційним для налагодження західного логістичного партнерства є розвиток в Одеському регіоні транспортного кластера «Одеса». Можливості даного кластера визначаються здатністю інтегруватися в трансєвропейську транспортну мережу TEN-T і забезпечити транзит вантажів і пасажирів між великими економічними центрами світу: Азійсько-Тихоокеанським регіоном і ЄС.

Основними складовими кластера «Одеса» є:

- ✦ Міжнародний центр інформаційних технологій B-ZONE;
- ✦ мультимодальні транспортні коридори України;
- ✦ вантажний термінал Одеського аеропорту;
- ✦ порт в Хаджибейському лимані;
- ✦ комплексна лінія електротранспорту Одеської агломерації.

Ще одним перспективним напрямом розвитку є Херсонський ТАК. Тут об'єднано 106 підприємств та організацій, до яких належать 3 морських торгових порти, 7 річних портів, 5 суднохідних компаній.

Залучення інвестицій, урядове сприяння та потенціал даних кластерів дозволить їм стати розвинутими портово-промисловими комплексами. Ці ТАК можуть задіяти всі транзитні можливості України для успішної інтеграції до Європейської TEN-T, а також до існуючих транспортних коридорів.

ВИСНОВКИ

Здійснене дослідження надало можливість виявити помітну закономірність – більшість ТАК організовуються у виробничо-транспортних вузлах чи економічних зонах, що сприяє їх розвитку, підвищенню економічної активності та накопиченню ресурсів вітчизняними компаніями для виходу на міжнародний ринок. Таким чином, для формування ефектив-

ної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні доцільним є створення системи ТЛК за напрямками міжнародних транспортних коридорів, із задіянням унікального транзитного потенціалу країни. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/>
2. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Асоціація «Український логістичний альянс». URL: <http://ula-online.org/ua>
4. Офіційний вісник України. URL: <http://ovu.com.ua>
5. Trans-European Transport Network. URL: <https://ec.europa.eu/>
6. Глушаниця Р. В. Кластерний принцип формування міжнародних стратегічних альянсів. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2011. № 3. С. 38–43.
7. Демченко В. В. Особливості формування транскордонних кластерів. *Регіональна економіка*. 2010. № 3. С. 179–186.
8. Кіс О. М. Особливості формування і розвитку логістичних кластерних центрів на шляху до ЄС. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка»*. 2011. Спецвипуск 33. Ч. 4. С. 37–42.
9. Маселко Т. Є., Шевченко С. Г. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції. *Науковий вісник*. 2007. Вип. 17.2. С. 301–305.
10. Підвисоцький В. Г. Транскордонні кластери: європейський досвід створення та розвитку. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2011. № 4. С. 28–35.
11. Співаковський С. Позиції України на міжнародному ринку транспортно-експедиційних послуг. *Економіка України*. 2009. № 1. С. 75–78.
12. Токмакова І. В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2011. № 34. С. 228–230.
13. Harrison B. Industrial Districts: Old Wine in New Bottles? *Regional Studies*. 1992. Vol. 26. Issue 5. P. 469–483.
14. Harrison B. Concentrated Economic Power and Silicon Valley. *Environment and Planning*. 1994. A26. P. 307–328.
15. Innovation Clusters in Europe – Brussels: DG Enterprise and Industry, 2007.
16. Sabel Ch. F. Studied Trust: Building New Form of Cooperation in a Volatile Economy. *Human Relations*. 1993. Vol. 46. No. 9. P. 1133–1170.
17. Porter M. E. *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press, 1998.
18. The Concept of Clusters and Cluster Policies and their Role for Competitiveness and Innovation. URL: <http://www.ec.europa.eu/enterprise/policies/innovation/files/clusters>

REFERENCES

- Asotsiatsiia «Ukrainskyi lohystychnyi alians». <http://ula-online.org/ua>
- Demchenko, V. V. "Osoblyvosti formuvannia transkordonnnykh klasteriv" [Features of the formation of cross-border clusters]. *Rehionalna ekonomika*, no. 3 (2010): 179-186.
- Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Harrison, B. "Concentrated Economic Power and Silicon Valley". In *Environment and Planning*, 307-328. 1994.

Harrison, B. "Industrial Districts: Old Wine in New Bottles?" *Regional Studies*, vol. 26, no. 5 (1992): 469-483.

Hlushanytsia, R. V. "Klasternyi pryntsyyp formuvannia mizhnarodnykh stratehichnykh aliانسiv" [Cluster principle of formation of international strategic alliances]. *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini*, no. 3 (2011): 38-43.

Innovation Clusters in Europe – Brussels: DG Enterprise and Industry, 2007.

Kis, O. M. "Osoblyvosti formuvannia i rozvytku lohystychnykh klasternykh tsentriv na shliakhu do YeS" [Features of the formation and development of logistic cluster centers on the way to the EU]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu. Seriia «Ekononika»*, vol. 4, special issue 33 (2011): 37-42.

Maselko, T. Ye., and Shevchenko, S. H. "Problemy upravlinnia transportno-lohystychnymy systemamy Ukrainy ta perspektyvy rozvytku v konteksti yevropeiskoi intehtatsii" [Problems of management of transport-logistic systems of Ukraine and prospects of development in the context of European integration]. *Naukovyi visnyk*, no. 17.2 (2007): 301-305.

Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. <https://mtu.gov.ua/>

Ofitsiyni visnyk Ukrainy. <http://ovu.com.ua>

Pidvysotskyi, V. H. "Transkordonni klasteri: yevropeyskyi dosvid stvorennia ta rozvytku" [Cross-border clusters: European experience of creation and development]. *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini*, no. 4 (2011): 28-35.

Porter, M. E. *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press, 1998.

Sabel, Ch. F. "Studied Trust: Building New Form of Cooperation in a Volatile Economy". *Human Relations*, vol. 46, no. 9 (1993): 1133-1170.

Spivakovskiy, S. "Pozytsii Ukrainy na mizhnarodnomu rynku transportno-ekspedytsiinykh posluh" [Positions of Ukraine in the international market of forwarding services]. *Ekononika Ukrainy*, no. 1 (2009): 75-78.

"The Concept of Clusters and Cluster Policies and their Role for Competitiveness and Innovation". <http://www.ec.europa.eu/enterprise/policies/innovation/files/clusters>

Tokmakova, I. V. "Perspektyvy rozvytku transportno-lohystychnoho biznesu v Ukraini" [Prospects for the development of transport and logistics business in Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu ta promyslovosti*, no. 34 (2011): 228-230.

Trans-European Transport Network. <https://ec.europa.eu/>