

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КЛАСТЕРИ: ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ

В статті узагальнено основні теоретичні підходи до формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК). Взаємодія транспортної системи і транспортно-логістичного кластеру проявляється у взаємній інтеграції їх елементів.

Встановлено, що досягнення цілей при формуванні ТЛК, доцільно супроводжувати чіткою постановкою стратегічної мети діяльності кластеру; системним розглядом організаційної задачі щодо формування ТЛК; формування організаційного механізму функціонування системи, який базується на взаємовідносинах між рівнями управління (по вертикалі) і функціональними підрозділами (по горизонталі).

Ключові слова: концепція, інтеграція, кластер, транспортно-логістичний кластер, транспортно-логістичні центри.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ В ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ

Концепція кластерної організації економіки впродовж останніх років набуває все більшої популярності у світі, зростає кількість державних ініціатив у цій сфері, покращується якість інформаційної складової. Зокрема, вагомими досягненнями у цій сфері та досвідом ефективного використання кластерів різних секторів економіки мають країни Європи та США. Слід зазначити, що тематика «бізнес кластерів» широко висвітлюється у науковій літературі і має досить розроблену аналітичну базу.

Ідентифікації та формування транспортно-логістичних кластерів підпорядковується загальній концепції побудови промислових та інноваційних кластерів. При цьому враховуються певні особливості надання послуг з перевезення, а також територіальні відмінності регіонів.

Однак теоретичні засади організації транспортно-логістичних кластерів та умови їх стійкого функціонування в наукових публікаціях висвітлені недостатньо через відносно новизну проблематики в українській економічній науці. Частково наукові досягнення з даної тематики обумовлені також тим, що можливості формування кластерів в окремих країнах та регіонах обмежені у зв'язку з їх вузькою географією.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Основоположне визначення поняття «кластер», належить М. Портеру. За М.Портером, кластер – це сконцентровані за географічною ознакою групи взаємозалежних компаній, спеціалізованих постачальників, постачальників послуг, фірм у відповідних галузях, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій (наприклад, університетів, агентств по стандартизації, а також торгових об'єднань) у певних сферах, що конкурують, але разом з тим здійснюють спільну діяльність [1].

Визначення і теоретичні засади логістичних кластерів

висвітлює у своїх працях Й.Шеффі, директор Департаменту інженерних систем Массачусетського технологічного інституту. Він зазначає, що логістичні кластери є агломеративними утвореннями декількох підприємств, що взаємодіють на рівні процесів транспортування товарів та послуг. Зокрема, він виділяє наступні елементи, що забезпечують функціонування цієї системи:

суб'єкти господарювання, які надають логістичні послуги (наприклад, такі як Third Party Logistics (3PL) – надання логістичних послуг або комплексу послуг – від доставки і адресного зберігання до управління замовленнями і відстеження руху товарів. У функції постачальника послуг входить організація і управління перевезеннями, облік і управління запасами, підготовка імпорто-експортної і фрахтової документації, складське зберігання, обробка вантажу, доставка кінцевому споживачу [3]) транспортування, складування та експедиції товарів;

1) матеріально-технічне забезпечення промислових підприємств, проведення та реалізація операцій з перевезення товарів роздрібною торгівлю, дистрибуція продукції від виробників (у багатьох випадках вторинного ринку товарів);

2) підприємства, для яких операції з логістики, є основною діяльністю [2].

Американський вчений Дж.-П. Родріг використовує синонім категорії «логістичний кластер» – «логістична зона». За його твердженням, це сукупність дій пов'язаних із дистрибуцією вантажів, до якої відносяться функції розподільних центрів (складування, зберігання, незначні трансформації товару), транспортуванням (діяльність експедиторів, вантажовідправників, митних брокерів), а також допоміжних послуг (залучення людських ресурсів, технічне обслуговування та ремонт) [4].

Основні напрацювання, що стосуються діяльності транспортно-логістичного кластера, в українській та російській науковій літературі, сформульовані таким вченим як Т.Е.Евтодієва [5], І.Г. Меньшенина [6], Є.М. Січ [7], І.Г.Смірнов [8].

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою статті є визначення основних теоретичних напрацювань у сегменті наукових досліджень, що стосуються функціонування транспортно-логістичних кластерів та встановлення основних напрямків їх дослідження.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Промислові кластери формуються природно, здійснюють групування навколо підприємства (підприємств) з кінцевим шиклом виробництва, яке і є якірним резидентом. Транспортно-логістичні кластери з початку такого системоутворюючого підприємства не мають, що вимагає додаткових дій по створенню структури, яка репрезентується як організатор транспортного процесу (тобто якірний резидент).

На нашу думку, слід розділяти поняття транспортно-го та логістичного кластеру, проте акцентування уваги саме на транспортній чи логістичній складовій перевезень звужує і об'єктивно не розкриває на змістовному рівні використання кластерної форми у цій сфері діяльності. Тому більшість авторів використовують саме категорію «транспортно-логістичний кластер».

Основна відмінність між цими двома видами кластерів полягає у розробці політики та впровадженні кластерних ініціатив. У випадку, коли використовується поняття «транспортний кластер», ініціатива його створення та функціонування лежить у площині регіональної політики держави, оскільки тут діють монополістичні структури (Укрзалізниця) та загальнодержавні (Укравтодор), що є невід'ємними складовими транспортного комплексу регіону. Іншим випадком організації та концентрації транспортних потужностей є логістичні кластери, які передбачають залучення не тільки державних суб'єктів господарської діяльності, а й широких кіл підприємств, які займаються транспортними перевезеннями. Створення кластеру розглядається як наступний етап його максимізації. Також відмінність транспортно-логістичного кластера від транспортного полягає в тому, що його формування носить системний характер, виходячи з потреб регіону в освоєнні необхідного обсягу перевезень. Інтегратором або якірним резидентом може бути транспортно-логістичний центр, навколо якого об'єднуються всі учасники кластеру. Основою формування ТЛК на базі регіональних транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ) є:

- 1) аналіз ринку транспортно-логістичних послуг і тенденцій його розвитку з виявленням об'єктивних передумов розвитку мережі транспортно-логістичних центрів на території регіону паралельно з розвитком міжнародних транспортних коридорів;
- 2) визначення ключової компетенції регіональних транспортно-логістичних центрів;
- 3) встановлення джерел інвестування і користувачів послуг логістичних центрів, побудова моделі міжорганізаційної логістичної координації та інтеграції, системи інформаційного забезпечення вантажо- і товарообороту;
- 4) розробка принципової схеми розвитку і розміщення опорної мережі регіональних ТЛЦ в транспортних вузлах і центрах вантажоутворення, розташованих на території регіону;

5) створення системи ефективного управління ТЛК, організація співпраці з органами регіональної та місцевої влади, великими вантажовласниками, залізницями, іншими транспортними, логістичними та інвестиційними компаніями;

6) створення єдиної системи нормативно-правового забезпечення з підсистемою державної підтримки і регулювання.

Виятковою особливістю діяльності транспортно-логістичного кластера є створення кінцевого продукту в розумінні клієнта, тобто організація доставки «від дверей до дверей», що забезпечується, як правило, за рахунок кооперації перевізників декількох видів транспорту та інших учасників транспортного ринку (як приклад інтермодальних перевезень). При цьому не створюється лобювання інтересів будь-яких конкретних транспортних компаній, тому що критерієм якості роботи кластера є задоволення критеріїв переваги клієнтів при організації транспортного процесу.

Як зазначає Є.М. Сігч, О.В. Бойко, взаємодія транспортно-логістичної системи і транспортно-логістичного кластеру проявляється у взаємній інтеграції їх елементів [7]. В транспортно-логістичній сфері інтеграція забезпечує появу горизонтальних зв'язків між транспортними компаніями, товаровиробниками та іншими сферами послуг через доставку продукції. Базовими принципами формування логістичного кластера як об'єкта інтеграції компаній на певній території можна вважати: територіальну близькість учасників логістичного кластера, незалежність компаній, інтеграцію їх логістичних процесів на всіх рівнях управління, орієнтацію на участь в єдиному логістичному або торговому процесі, використання єдиного інформаційного простору.

Методологія формування єдиної інтегрованої національної транспортно-логістичної системи складається з п'яти рівнів:

1. Взаємодія учасників транспортно-логістичних послуг.
2. Формування транспортно-логістичних центрів різних рівнів (міжнародних, регіональних, місцевих).
3. Формування вертикально інтегрованих регіональних ТЛС; ефект синергії поширюється на всіх учасників регіональної економіки.
4. Формування ТЛК, інтегрованих як на вертикальному, так і на горизонтальному рівні, з високим рівнем взаємодії.
5. Формування єдиної інтегрованої національної ТЛС як підсистеми макрологістичної системи (МЛС) на основі регіональних МЛС і ТЛК [9].

Для спрощення аналізу та оцінки транспортно-логістичних кластерних утворень доцільно окреслити можливі види та форми їх діяльності, тобто провести класифікацію. Основними ознаками класифікації логістичних кластерів (відповідно і ТЛК), які за характером основної діяльності відносяться до обслуговуючих (інфраструктурних) кластерів, можуть бути наступні [5]:

- за ступенем зрілості: сильні, стійкі латентні, потенціальні;
- за стадіями розвитку: перспективні (протокластери), ті що зароджуються, ті що розвиваються, зрілі, ті що

трансформуються;

- за формами виявлення: транспортно-логістичні, митно-логістичні, промислово-логістичні, інноваційно-логістичні;
- за кількістю обслуговуваних економічних кластерів: монологістичні, дуологістичні, гетерологістичні;
- за значимістю економічного розвитку: стагнуючий, той що зростає, стійкий;
- за розміром: малий, середній, великий;
- за географічною ознакою: локальний, регіональний, національний, міжнародний;
- за рівнем інноваційного розвитку: високоінноваційні, низькоінноваційні.

Створення транспортно-логістичного кластера формується на побудові системи державно-приватного партнерства і носить програмний інноваційно-інвестиційний характер, що охоплює:

- промисловість і сільське господарство;
- торгівлю в продовольчій і непродовольчій сферах;
- транспорт (автомобільний, залізничний, авіатранспорт).

Досягнення цілей при формуванні ТЛК доцільно супроводжувати чіткою постановкою кінцевих цілей діяльності кластеру, яка є вихідною базою формування його оргструктури; системний розгляд повноцінної організаційної задачі як диференційованих і взаємопов'язаних дій, що направлені на досягнення кінцевих цілей; формування організаційного механізму функціонування системи, який базується на взаємовідносинах між рівнями управління (по вертикалі) і функціональними підрозділами (по горизонталі).

ТЛК є динамічною структурою, яка змінює свої характеристики протягом певного періоду часу. Це ж стосується і стадії зародження кластеру (протокластеру). По-перше, ТЛК може не сформуватися у зв'язку із зменшення числа компаній, банкрутства або економічних флуктуацій. По-друге, кластер може перейти на стадію зростання.

Без транспортно-логістичного протокластера, економічний кластер в будь-якому із його виявів не може бути функціональним. Відповідно в теорії розрізняють три основних види економічних кластерів, обслуговування яких здійснюється за допомогою транспортно-логістичного кластера:

- кластери з регіональною обмеженою формою економічної діяльності у середовищі суміжних секторів, які зазвичай співпрацюють із відповідними науковими інститутами (НДІ, університети);
- кластери із вертикальними виробничими зв'язками у вузьких сферах діяльності, що формуються навколо ядриних підприємств або сітки базових підприємств, які охоплюють процеси виробництва, доставки та збуту;
- галузеві кластери у різних видах промислового виробництва із високим рівнем агрегації (наприклад, кластер хімічної промисловості) або ще з більш високим рівнем агрегації (наприклад, аерокосмічний кластер).

Транспортно-логістичний протокластер сприяє вирішенню наступних завдань:

- 1) забезпечення ефективного територіальної побудови транспортно-логістичного і термінально-складського комплексу кластерів для обслуговування вантажопотоків;
- 2) оптимізація процесів доставки вантажів з участю декількох видів транспорту (інтермодальні перевезення);
- 3) створення системи оперативної взаємодії, планування і диспетчерського регулювання в транспортних вузлах і забезпечення оптимального сервісного обслуговування для вантажопотоків;
- 4) формування логістичної інформаційної системи, що забезпечує процес інформаційного обміну учасників кластеру.

ВИСНОВКИ

Отже, в роботі визначено базові дефініції бізнес кластерів та місце, яке серед них займають транспортно-логістичні кластери. Транспортно-логістичні кластери у широкому сенсі цього значення є регіональною концентрацією підприємств, задіяних у переміщенні товарів та послуг, які взаємодіють між собою через наявну інфраструктуру. Виділено поняття транспортно-логістичного протокластера, його види та завдання, оскільки без транспортно-логістичного протокластера економічний кластер в будь-якому із його виявів не може бути функціональним.

Теоретичні засади формування ТЛК є важливою складовою процесу впровадження кластерних програм та ініціатив у цій сфері. На сьогодні в Україні відсутня розроблена методологічна база статистики для ідентифікації, оцінки та аналізу діяльності кластерних утворень. Метою подальшого дослідження є окреслення теоретичних концепцій процесу формування транспортно-логістичних кластерів та їх місце у діяльності транспортної системи регіону, а також визначення можливих напрямків дослідження та розробки методологічних підходів статистичного аналізу у цій сфері.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Портер М.Э. Конкуренция / М.Э. Портер; пер. с англ. О.Л. Пелявского, А.П. Уриханяна, Е.Л. Усенко и др.; под ред. Я.В. Заблоцкого, М.С. Иванова, К.П. Казаряна и др. – Изд. испр. – М.: ИД «Виль», 2005. – 128 с.
2. Yossi S. Logistics Clusters: Delivering Value and Driving Growth / Sheffi Yossi. – Cambridge: The MIT Press, 2012. – 368 p.
3. Walker M. Outsourcing transport and warehousing: pricing, honesty and contentious issues / Mal Walker. // Australasian Freight Logistics. – 2009. – P. 24-27.
4. Rodrigue J. The Geography of Transport Systems / J. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack. – Abingdon: Routledge, 2013. – 416 p.
5. Евтодиева Т.Е. Логистические кластеры: сущность и виды / Т.Е. Евтодиева // Экономические науки. – 2011. – №4(77). – С. 78-81.
6. Меньшенина И.Г. Кластерообразование в региональ-

- ной економике: монография / И.Г. Меньшенина, Л.М. Капустина ; Федер. агентство по образованию, Урал. гос. экон. ун-т. – Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2008. – 154 с.
7. Сич Є.М. Логістично-кластерний підхід до розвитку транспортного ринку [Електронний ресурс] / Є.М. Сич, О.В. Бойко // Вісник Чернігівського національного технологічного університету. – Режим доступу: <http://vistnic.stu.cn.ua/index.pl?task=arcl&j=11&id=14>.
 8. Смирнов И.Г. Процессы транспортно-логистической кластеризации в Европейском Союзе и Украине: региональный аспект [Электронный ресурс] / И.Г.-Смирнов. – Режим доступа: izd.pskgu.ru/projects/pgu/storage/prj/prj_15/prj.
 9. Альошинський Є.С. Стратегія розвитку регіональної транспортної системи на базі формування ТЛК Харківської області / Є.С. Альошинський. – Харків: Департамент інноваційного розвитку промисловості і транспортної інфраструктури, 2012. – 17 с.

Фатюха Н. Г.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КЛАСТЕРЫ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

В статье обобщены основные теоретические подходы к формированию транспортно-логистических кластеров (ТЛК). Взаимодействие транспортной системы и транспортно-логистического кластера проявляется во взаимной интеграции их элементов.

Установлено, что достижение целей при формировании ТЛК, целесообразно сопровождать четкой постановкой стратегической цели деятельности кластера; системным рассмотрением организационной задачи относительно формирования ТЛК; формированием организационного механизма функционирования системы, который базируется на взаимоотношениях между уровнями управления (по вертикали) и функциональными подразделениями (по горизонтали).

Ключевые слова: концепция, интеграция, кластер, транспортно-логистический кластер, транспортно-логистические центры.

Fatyukha N.

TRANSPORT AND LOGISTIC CLUSTERS: THEORETICAL ASPECT

In the article basic theoretical approaches are generalized to forming of transport-logistic clusters (TLC). Co-operation of a transport system and transport-logistic to the cluster shows up in mutual integration of their elements.

It is set that an achievement of aims is at forming of TLC, it is expedient to accompany the clear strategic goal of activity setting to the cluster; by system consideration of organizational task in relation to forming of TLC; forming of organizational mechanism of functioning of the system, what based on mutual relations between the levels of management (for vertical lines) and functional subdivisions (for horizontal).

Keywords: conception, cluster, transport cluster, transport-logistic cluster, national transport-logistic system.

REFERENCES

1. Porter M. (2005). Konkurentsiya [Competition]. Moscow: ID Vil (in Ukr.).
2. Yossi, S. (2012). Klasteri 'logistyky': zabezpechennya vartosti ta zrostannya vodiiv [Logistics Clusters: Delivering Value and Driving Growth]. Cambridge: The MIT Press (in Ukr.).
3. Walker M. (2009.). Outsorsy'ng transportu ta skladuvannya: cinoutvorennnya, chesnist' ta superechly'vi py'tannya [Outsourcing transport and warehousing: pricing, honesty and contentious issues]. Australasian Freight Logistics 6 24-27 (in Ukr.).
4. Rodrigue J., Comtois C. & Slack B. (2013). The Geography of Transport Systems. Abingdon: Routledge (in Ukr.).
5. Evtodieva T. (2011). Logisticheskie klasteri: suschnost i vidy [Logistic clusters: essence and types]. Ekonomicheskie nauki, 4(77), 78-81 (in Ukr.).
6. Menshenina, I. & Kapustina, L. (2008). Klasteroobrazovanie v regionalnoy ekonomike [Clustering is in a regional economy]. Ekaterinburg: Y'zd-vo Ural. gos. ekon. un-ta (in Ukr.).
7. Sych Y. & Bojko, O. Lohistychno-klasterynyj pidkhid do rozvytku transpo-rtnoho rynku [Logistic-cluster approach to the development of the transport market]. Retrieved from <http://vistnits.stu.tsn.ua/index.pl?task=arcl&j=11&id=14> (in Ukr.).
8. Smirnov I. Protsesty transportno-logisticheskoy klasterizatsii v Evropeyskom Soyuze i Ukraine: regionalnyy aspekt [The processes of transport-logistical clustering in the European Union and Ukraine: the regional aspect]. Retrieved from http://izd.pskgu.ru/projects/pgu/storage/prj/prj_15/prj (in Ukr.).
9. Al'oshyns'kyj, Y. (2012). Stratehiia rozvytku rehional'noi trans-portnoi systemy na bazi formuvannia TLK Kharkivs'koi oblasti [Strategy of development of a regional transport system is on the base of forming of TLK of the Kharkiv area]. Kharkiv (in Ukr.).