

УДК 334.7:656

Фатюха Н.Г.

канд.екон.наук, доц. НУ «Запорізька політехніка»

ОСНОВНІ СТАТИСТИЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПРОТОКЛАСТЕРІВ

В Україні практика застосування кластерного підходу знаходиться на стадії зародження, хоча є всі передумови для створення і функціонування повноцінних транспортно-логістичних кластерів (ТЛП). Структура ТЛП концентрує в собі такі ринкові суб'єкти, як виробники (надавачі) послуг, споживачі, транспортні та експедиторські компанії, складські комплекси, розподільні центри, термінали, комерційні посередники, інституційні органи, фінансові організації, страхові компанії, дослідницькі організації, навчальні центри підготовки та перепідготовки персоналу, консалтингово-аналітичні організації, маркетингові організації та ін. Концентрація та існування зв'язків між цими суб'єктами господарювання сприяє підвищенню транспортно-логістичного потенціалу території, а відповідно є передумовою формування ТЛК.

Комплексний підхід до вивчення транспортно-логістичних кластерів, а також їх ідентифікації (визначення протокластерів) дає змогу забезпечити отримання якісної інформації. Кластери є складними утвореннями, різноманітними за конструкціями та розмірами, тому проведення повноцінного статистичного моніторингу та аналізу вимагає певних напрацювань у цій сфері. Існують два основних підходи до визначення ТЛП, кожен з яких має свої переваги та недоліки.

Першим і найбільш популярним є тематичні дослідження, що забезпечують якісні вихідні дані, отримані на базі регіональних експертних груп. До якісних методів визначення кластера належать аналіз окремих випадків (різнобічне вивчення конкретних ТЛП), опитування

експертів і менеджерів, анкети. Прикладом опитування менеджерів можна вважати всебічне дослідження європейських кластерів командою Іннобарометра. За результатами дослідження 24% європейських компаній працюють у кластерному середовищі.

Аналогічно цьому дослідженню для визначення приналежності фірми до ТЛП доцільно використовувати п'ять запитань: про наявність сильних зв'язків з місцевими постачальниками; про взаємодію з іншими фірмами, університетами та державними органами у сфері транспорту для обговорення загальних проблем або можливостей; про концентрації в регіоні фірм транспортної галузі; про обізнаність менеджменту транспортних підприємств про кластерні ініціативи та кластерну політику; про існування (на думку менеджера) в регіоні ТЛП. При чотирьох позитивних відповідях з п'яти допускається приналежність фірми до кластера.

Другий підхід базується на кількісних методах, основою яких є більш складні методи економічного моделювання, що в основному базуються на статистичних методах та статистичній інформації. Ці два підходи не є єдиними або навіть основними, і дослідник відповідно до цілей своєї роботи, можливостей і специфіки досліджуваного регіону може розробити власний підхід або ж комбінувати вже існуючі. Основними чинниками, які безпосередньо впливають на ідентифікацію транспортно-логістичного протокластера, є: наявність статистичної інформації, або даних отриманих із аналогічних маркетингових досліджень; розмір досліджуваного транспортно-логістичного протокластера; неоднорідність ТЛП; мінливість економічної кон'юнктури (економічні цикли, наявність економічних криз за досліджуваний період); трансформація класифікаційних систем (КВЕД та ін.); наявність міжнародних транспортних коридорів.

Основні методи, за допомогою яких ідентифікується транспортно-логістичні протокластер, базуються на врахуванні ефектів концентрації зайнятості населення у транспортній галузі та ефекту агломерації суб'єктів господарювання, залучених у сфері транспортних послуг.

Таким чином, мета ідентифікації та формування ТЛП – активізація конкурентних переваг території за рахунок спільного використання ресурсів, спрощення доступу до інноваційних технологій, мобілізації матеріальних і нематеріальних активів, зниження трансакційних витрат взаємодії і збільшення довіри між учасниками кластера. Така структура концентрує в собі ринкові суб'єкти, що формують, перетворюють та поглинають потоки – це виробники, споживачі, транспортні та експедиторські компанії, складські комплекси, розподільні центри,

термінали, комерційні посередники, інституційні органи, фінансові організації, страхові компанії, дослідницькі організації, навчальні центри підготовки і перепідготовки персоналу, консалтингово-аналітичні організації, маркетингові організації та ін.

Кінцева організаційна структура ТЛК, як самостійна форма, утворюється з метою управління ланцюжками від постачальників сировини і виробничих компаній до споживачів, що взаємодіють один з одним у рамках єдиного ланцюжка створення вартості і підвищення логістичного потенціалу території, що сприяє її розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Innobarometer on cluster's role in facilitating innovation in Europe. Analytical Report [Electronic resource] // Flash Eurobarometer 187 – The Gallup Organization. – 2006. – Access mode : http://cordis.europa.eu/innovation-policy/studies/pdf/innobarometer_2006_en