

УДК: 658.3

Олена Полякова

СВІТОВИЙ ДОСВІД ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ

У статті проаналізований світовий досвід формування транспортно-логістичних кластерів і досліджені практичні аспекти державно-приватного партнерства в галузі логістики.

Ключові слова: транспортно-логістичний кластер, державно-приватне партнерство, логістика.

В статье проанализирован мировой опыт формирования транспортно-логистических кластеров и исследованы практические аспекты государственно-частного партнерства в области логистики.

Ключевые слова: транспортно-логистический кластер, государственно-частное партнерство, логистика.

This article analyzes the international experience of forming transport and logistics clusters; investigates the practical aspects of public-private partnership in the field of logistics.

Keywords: transport and logistics clusters, public-private partnership, logistics.

Постановка проблеми. Процеси глобалізації на світових ринках характеризуються наступними тенденціями: спрямованістю світової торгівлі на Азіатсько-Тихоокеанський регіон, який відрізняється високими темпами розвитку і не має таких обмежень як європейський ринок для конкурентної продукції; зростанням вартості переробного виробництва в Китаї та Росії; прямують товаропотоків ЄС по морських шляхах і залізницях; збільшенням значення інтермодальних перевезень.

У такому контексті глобалізація світогосподарських зв'язків передбачає створення єдиної загальносвітової транспортної системи, здатної задовольняти потреби у перевезенні вантажів і пасажирів з будь-якої точки земної кулі без істотного впливу на цей процес національних кордонів. Цим визначаються завдання інвестиційних та інтеграційних процесів в національних транспортних комплексах держав, у тому числі і України.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 7 лютого 2010 року № 659-р «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2011-2020 роках», одним з головних напрямів підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування в міжнародному сполученні є перехід на логістичні технології організації управління матеріальними потоками у процесі постачання товару споживачеві [1].

© Полякова О. М., 2014

В якості напряму розвитку інтеграційних процесів в Україні Концепцією Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки відзначається інтеграція транспорту з промисловістю, а також з наукою через створення кластерів [2].

Кластерний підхід широко застосовується в економіці Німеччини, США, Японії, Фінляндії, Китаї, Індії та низці інших країн. У ВАТ «РЖД» розроблена методологія організації функціонування міжнародних транспортних коридорів на основі кластерного підходу з застосуванням мультимодальних логістичних центрів.

В Україні вже на державному рівні у 2010 році був розроблений проект Концепції створення кластерів в Україні. Цікаво відзначити, що з-поміж чотирьох видів кластерів, які були зазначені у проекті Концепції, пріоритетним було відокремлено створення транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) [12].

Таким чином, впровадження концепції інтегрованої логістики, створення транспортно-логістичних центрів і кластерів є одним із стратегічних шляхів підвищення конкурентоспроможності вітчизняних організацій бізнесу. Виходячи зі свого географічного положення, Україна може створити всі види транспортно-логістичних кластерів, оскільки межує з державами як ЄС, так і Митного союзу, промисловість зосереджена всередині держави, що дає тенденцію до розвитку регіональних кластерів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Комплексне рішення такого завдання в Україні вимагає серйозної довгострокової роботи в рамках реалізації транспортної політики країни. Це рішення пов'язане з необхідністю створення єдиних корпоративних правил роботи, що спираються на існуюче вітчизняне та міжнародне законодавство, а також на науково-методичних розробках вітчизняних і зарубіжних вчених.

Значний внесок у розвиток теорії і практики формування та розвитку кластерів внесли наукові праці Є. Альошинського, В. Віннікова, В. Кислого, Н. Попової, Т. Прокоф'євої та інших учених [3-5, 9, 13-15]. Аспекти створення промислово-логістичної системи України як форми інтеграції транспорту і промисловості розглядаються в роботах В. Диканя, Н. Якименко, О. Карпенко, М. Корінь [6,7,10]. Проблемам використання державно-приватного партнерства в галузі логістики присвячені роботи таких авторів, як А. Кизим, І. Меньшеніна, Л. Капустіна, Н. Титюхін [8, 11, 16].

Незважаючи на широке висвітлення аспектів створення транспортно-логістичних систем і теорії кластерів вітчизняними та зарубіжними дослідниками, питання формування в Україні ТЛК, вивчення світового досвіду побудови кластерних моделей економіки, аспектів кластерної політики на загальноекономічному та галузевому рівнях є пріоритетним напрямком наукових досліджень.

Мета статті. Метою статті є аналіз світового досвіду формування транспортно-логістичних кластерів і вивчення практики державно-приватного партнерства у галузі логістики.

Виклад основного матеріалу дослідження. В економічній науці до теперішнього часу не склалося чіткого визначення поняття «кластер» через відсутність єдиного підходу до трактування цього терміну. Кожен автор розглядає визначення кластера в контексті свого дослідження: або в контексті теорії конкурентних переваг регіонів і місцезположення компанії в глобальній економіці (М. Портер), або через призму взаємозв'язків між учасниками кластеру (Д. Якобс і С. Розенфельд), або в контексті політики регіонального розвитку і галузевого розташування підприємств (М. Войнаренко, А. Воронов і А. Буряк, А. Мігранян і А. Свят-

кових) [11], або через призму інноваційності [12]. Відповідно, відсутній єдиний підхід до трактування транспортно-логістичного кластеру.

Згідно з Концепцією створення в Україні кластерів [цит. за 9] ТЛК являють собою комплекс інфраструктури і компаній, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів та пасажирів. Кластер може включати також: організації, які обслуговують об'єкти портової інфраструктури; компанії, які спеціалізуються на морських, річних, наземних, повітряних перевезеннях; логістичні комплекси та інші.

За визначенням проф. Т.А. Прокоф'євої ТЛК – це міжгалузеве добровільне об'єднання підприємницьких структур, транспортно-логістичної інфраструктури, громадських та інших організацій, що спеціалізуються на перевезенні вантажів, зберіганні та вантажопереробці, транспортно-експедиційному, логістичному сервісному обслуговуванні та управлінні товароматеріальними та супутніми потоками, тісно співпрацюють з науковими, освітніми установами, органами державної та регіональної влади з метою підвищення конкурентоспроможності на вітчизняному та світовому ринку транспортно-логістичних послуг [14].

Ряд українських вчених, зокрема Є.С. Альошинський, В.В. Мещеряков, Є.І. Рябовол та ін. під ТЛК розуміють галузеві кластери, кінцевою продукцією яких є транспортно-логістичні послуги як в вантажному секторі, так і в пасажирському секторі (або в обох) [3].

Проф. Т.А. Прокоф'єва при побудові кластерної моделі виділяє наступні структурні елементи:

1) «ядро» – об'єкти, навколо яких групується кластер. Ці об'єкти виконують основний вид діяльності, позиціонують кластер, випускають кінцеву продукцію або надають послуги з урахуванням регіональної спеціалізації та географічних переваг регіону. До складу «ядра» рекомендується включити компанії-лідери у сфері логістичного бізнесу, в т.ч. великих вантажовласників і потенційних інвесторів;

2) «доповнюючі об'єкти» – об'єкти, діяльність яких безпосередньо забезпечує функціонування об'єктів «ядра»;

3) «обслуговуючі об'єкти» – об'єкти, наявність яких є обов'язковою, але діяльність яких безпосередньо не пов'язана з функціонуванням об'єктів «ядра». До обслуговуючих об'єктів можуть бути віднесені інформаційні, збутові, ремонтні підприємства. Крім того, до складу обслуговуючих об'єктів входить фінансовий центр кластера, тобто банківська структура, що здійснює фінансовий супровід діяльності підприємств кластера;

4) «допоміжні об'єкти» – об'єкти кластера, наявність яких бажана, але не обов'язкова для функціонування інших об'єктів кластера. До них відносяться сервісно-консультаційні підприємства, функції яких можуть бути здійснені як у рамках кластера, так і за допомогою аутсорсингу. Крім того, до даних об'єктів відносяться різні інститути фінансового капіталу, що не входять до складу фінансового центру. Метою даних підприємств, у разі їх наявності в кластері, є вишукування внутрішніх резервів для забезпечення безперервності відтворювальних процесів, досягнення стратегічних вигод, пов'язаних в першу чергу з підвищенням мобільності розвитку та реалізації технологічного потенціалу всього кластера [14].

Загалом основна ідея кластерного підходу полягає у підвищенні рівня конкурентоспроможності всіх учасників кластера за рахунок реалізації спільних проектів, обміну знаннями і технологіями. Питання ефективної організації економічного простору в регіональній економіці розглядалися ще в СРСР в теорії формування

територіально-виробничих комплексів (ТВК). За думкою проф. М.П. Войнаренко не можна сказати, що кластер – це колишній ТВК або науково-виробниче об'єднання. Але всі елементи інфраструктури, що дісталася країні від радянського часу, або нові елементи інфраструктури можуть бути частиною кластерів [цит. 12].

Прототипом кластерної стратегії в сфері транспорту та транспортно-логістичної інфраструктури є розроблені в ряді регіонів Росії цільові комплексні програми та інвестиційні проекти формування регіональних транспортно-логістичних систем, в яких в якості інтегратора виступає товароматеріальний і супутні йому інформаційний, фінансовий та сервісні потоки, загальні цілі ведення бізнесу, узгоджені з регіональними цілями соціально-економічного розвитку [15].

Кластерний підхід полягає в тому, що він надає високу значимість мікроекономічної складової, а також територіальному та соціальному аспектам економічного розвитку, що приводить до виникнення агломераційного ефекту. Крім того, він пропонує ефективні інструменти для стимулювання регіонального розвитку, який проявляється у збільшенні зайнятості, підвищенні конкурентоспроможності регіональних виробничих систем, зростанні бюджетних доходів та ін.

Як показує успішний досвід розвинених країн світу, лідерами у зростанні конкурентоспроможності опиняються ті кластери, які спираються на модель «потрійної спіралі» – партнерство держави, бізнесу та науки. Така спіраль являє собою механізм досягнення синергетичного ефекту безперервних оновлень та накопичення бази знань в економіці знань і дає особливу стійкість і мобільність в глобальній конкуренції.

Враховуючи достатньо високу потребу в інвестиціях на формування ТЛК, необхідна розробка раціональних фінансових схем реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури із залученням механізму державно-приватного партнерства (ДПП).

Найчастіше під ДПП розуміють інституційний та організаційний альянс між державою і бізнесом з метою реалізації суспільно значущих проектів і програм у широкому спектрі галузей промисловості і НДДКР, аж до сфери послуг [8].

Розглянемо більш детально світову практику державно-приватного партнерства при створенні кластерів (табл.1) [складено за даними 3, 4, 8, 11].

Як видно з таблиці, зарубіжний досвід використання кластерного підходу дуже різноманітний. Досвід зарубіжних країн у формуванні кластерів дозволяє виділити по ролі держави чотири типи кластерної політики:

- 1) каталітична – уряд зводить зацікавлені сторони між собою, але забезпечує обмежену фінансову підтримку реалізації проекту;
- 2) підтримуюча – каталітична функція держави доповнюється його інвестиціями в інфраструктуру регіонів, освіту, маркетинг для стимулювання розвитку кластерів;
- 3) директивна – підтримуюча функція держави доповнюється проведенням спеціальних програм, націлених на трансформацію спеціалізації регіонів через розвиток кластерів;
- 4) інтервенціоністська – уряд поряд з виконанням директивної функції переймає у приватного сектора відповідальність за прийняття рішення про подальший розвиток кластерів і за допомогою трансфертів, субсидій, обмежень або регулювання.

Найбільш поширеними є другий та перший підходи [11].

Таблиця 1. Світова практика ДПП при створенні кластерів

Країна	Роль держави у створенні кластерів
<i>Американська модель розвитку кластерів</i>	
США	Спільна діяльність державних структур, промислових підприємств та академічних організацій. Університети розробляють власну політику організації науково-технологічного партнерства з промисловими підприємствами. Федеральна влада заохочує використання кластерного підходу при розробці стратегій соціально-економічного розвитку територій. Велика роль громадських організацій.
<i>Європейська модель розвитку кластерів</i>	
Італія	Італійська кластерна модель заснована на малому і середньому бізнесі. Державна політика у відношенні організації кластеру здійснюється на рівні місцевого самоврядування. Основними її напрямками є підтримка створення нових підприємств і кооперація між окремими виробниками, залучення інвесторів. Також створена інформаційна система, яка забезпечує доступ до всієї інформації національного та регіонального рівня.
Австрія	Ініціатором створення кластера виступає держава, яка стимулює розвиток зв'язків між дослідними інститутами та промисловим сектором шляхом спрощення адміністративного регулювання інноваційних програм. Робота з консолідації діяльності малих та середніх підприємств контролюється Австрійським діловим агентством та Державною консалтинговою компанією.
Німеччина	Консолідація зусиль промисловості і наукових центрів. Розрізняють три різновиди кластерів: наукові, які передають свої технології у виробництво; об'єднуючі дослідження і виробництво; кластери, що виникають на базі інноваційних фірм. Фінансові ресурси промислові кластери отримують з федеральних і місцевих джерел.
Франція	Цілеспрямоване регулювання інноваційної діяльності. Стимулювання НДДКР для потреб промисловості. Бюджетні асигнування наукомістких видів бізнесу. Зниження податків на інвестиції в НДДКР.
Шотландія	Формування інтегрованих підприємств та підготовка фахівців здійснюються через створення мереж місцевих ініціативних підприємств, які контролюють місцеву інфраструктуру, включаючи маркетинг, розробку інвестиційних програм. Шотландська модель кластера передбачає наявність компанії зі світовим ім'ям. Навколо великого підприємства формуються більш дрібні структури, утворюючи кластер.
Фінляндія	Фінляндія слідує класичній європейській моделі розвитку кластерів: держава – промисловий бізнес. Держава постійно і тісно контактує з підприємницьким сектором, але без широкого проникнення в структуру великих приватних промислових підприємств. Вкладення у розвиток людського капіталу.
<i>Азіатська модель розвитку кластерів</i>	
Японія	Заохочення розвитку вузькоспеціалізованих регіонів. Японський кластер складається з одного головного підприємства, яке користується послугами двох або трьох рівнів субпідрядних фірм, які розташовуються у географічній близькості до нього. Замість вертикальної інтеграції, самостійні субпідрядники першого рівня зв'язані з головним підприємством довготривалими договорами.

На відміну від більшості зарубіжних країн, в Україні, як і в інших пострадянських країнах, ДПП все ще перебуває на стадії становлення; відповідні інструменти реалізації та підтримки проектів ДПП тільки розвиваються.

За думкою російських фахівців в галузі логістики, зокрема Н. Титюхіна, А. Кизим, Є. Сердцевої для Росії найбільш прийнятним є німецький досвід державно-приватного партнерства [16,8]. Так, німецька модель будівництва логістичних центрів характеризується низкою особливостей:

- сильна державна підтримка на всіх рівнях;
- участь державного сектора ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель;
- федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Німецькі залізниці;
- широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель;
- практикуються цільові дотації та кредитування по конкретним інвестиціям;
- фінансову підтримку з інвестицій в логістичні центри надають як федеральні землі, так і місцеве самоврядування.

Джерелами інвестиційних коштів у цій моделі є: інвестори, які бажають зробити інфраструктуру доступною логістичним операторам; транспортні компанії; бюджетні кошти та цільові фонди федеральних земель; програми та федеральні фонди, спрямовані на розвиток інфраструктури; дотації міст і регіонів; дотації та програми Європейського Союзу; банківські кредити; приватний капітал [8].

Українські вчені для розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні пропонують використовувати італійську модель ведення кластерної політики, в якій передбачається державна програма підтримки малих та середніх підприємств, орієнтованість йде на співпрацю виробництва з науковим середовищем. Головні роль в такій моделі віддають малим підприємствам, які діють у рамках територіально-організаційних об'єднань (індустріальних округів) [4].

Слід зазначити, що в Україні приклади ДПП в галузі логістики можливо відстежити, переважно, тільки на проектній стадії. Причиною цього є те, що саме поняття ДПП, зокрема в сфері логістики, є новим для нашої держави і ще не має чіткого визначення, проте як держава, так і суб'єкти приватного бізнесу прагнуть до співпраці в області реалізації великих проектів, зокрема таких, як будівництво логістичних центрів, розбудова міжнародних транспортних коридорів, модернізація об'єктів логістичної інфраструктури. На відміну від німецького та італійського досвіду формування ТЛК, в Україні логістичними центрами управляють, як правило, приватні спеціалізовані компанії, які мають високі професійні навички, але не завжди можуть забезпечити належний рівень комунікації з представниками місцевої влади. Великі фінансові компанії при розбудові ТЛК потребують гарантії збереження їх інвестиційних вкладень, і надати дані гарантії має можливість тільки держава.

Основними причинами, що стримують формування ТЛК в Україні є наступні:

- непрозорість ринку транспортно-логістичних послуг України;
- недосконала законодавча база, відсутність гармонізації в законодавстві України на відповідність міжнародним нормам при обслуговуванні вантажопотоків у міжнародних транспортних коридорах, що безпосередньо впливає на розвиток механізмів державно-приватного партнерства при інвестуванні в інфраструктуру;
- необхідність значного інвестування коштів на створення логістичної інфраструктури для провайдера за нестачі на ринку «довгих і дешевих» грошей;

- нестача кваліфікованого персоналу;
- низький рівень культури взаємин, довіри; відсутність загального економічного інтересу між підприємствами;
- нестабільні зв'язки між науково-дослідними інститутами, вузами і виробничими підприємствами;
- відсутність сучасних логістичних платформ і єдиного інформаційного простору.

Таким чином, успішний розвиток кластерів в Україні можливий тільки за серйозної державної підтримки, яка, з одного боку, полягає в непрямій підтримці детермінантів регіональної конкурентної переваги, а з іншого – держава безпосередньо підтримує саме створення і функціонування кластера.

Висновки та пропозиції. Враховуючи розвиток логістичних сфери в Україні на сьогоднішній день, можна зробити наступні висновки. По-перше, в країні в цілому бракує об'єктів логістичної інфраструктури, що безпосередньо впливає на сферу обігу продукції від стадії виробництва до стадії поставки її кінцевому споживачу. По-друге, спостерігається відставання інфраструктури економіки від середньо-освітнього рівня, низький рівень розвитку виробничо-технічної та технологічної бази складського господарства. Це потребує державної підтримки в рамках ДПП в сфері логістики.

Створення ТЛК в Україні пов'язане з вирішенням завдання включення нашої держави в систему євроазіатських транспортних зв'язків. Конкурентна перевага країни – вигідне географічне положення. У рамках розвитку системи міжнародних транспортних коридорів це дозволить організувати якісне перевезення вантажів з найменшими витратами і оптимальним прибутком для всіх суб'єктів господарювання в регіонах, знизити витрати вантажовласників на перевезення вантажів, зменшити транспортну складову у вартості продукції, підвищити прибутковість і стійкість функціонування транспортного комплексу України, а також сприятиме розвитку економіки регіонів і країни в цілому й збільшенню внутрішнього валового продукту.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2011– 2020 роках:* Постанова Кабінету Міністрів України від 7 лютого 2010 р. №659-р [Текст] // Офіційний вісник України. – 2010. – № 39. – Ст. 1722.
2. *Про схвалення Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки* [Електронний ресурс]: [Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Концепція від 28.08.2013 № 641-р]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/>.
3. *Алешинский Е.С.* Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта за счет создания транспортно-логистических кластеров [Текст] / Е.С. Алешинский, В.В. Мещеряков, Е.И. Рябовол, И.А. Лапушкин // Восточно-Европейский журнал передовых технологий – 2013. – Вып. №3 (65). – Том 5. – С. 39-45.
4. *Альошинський Є.С.* Розробка пропозицій щодо створення транспортно-логістичного кластера Харківської області [Текст] / Є.С. Альошинський, К.В. Білан // Восточно-Европейский журнал передовых технологий – 2013. – (63). – С. 29-33.
5. *Винников В.В.* Экономические предпосылки и региональные аспекты логистики в формировании логистических транспортно-распределительных систем [Текст] / В.В. Винников, В.С. Кристиогло // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 39. – С. 24-29.
6. *Дикань В.Л.* Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. – № 30. – 2010. – С. 11 – 16.

7. *Карпенко О.О.* Інтенсифікація розвитку змішаних перевезень вантажів в Україні шляхом формування мережі транспортно-логістичних центрів і транспортно-логістичних кластерів [Текст] / О.О. Карпенко, О.Э. Бабина // Бизнесинформ. – 2013. – №11. – С.180-185.
8. *Кизим А.* Мировой опыт и российская практика применения ГЧП в сфере логистики [Текст] / А. Кизим, Е. Сердцева // Логистика. – 2011. – №8. – С.31-35.
9. *Кислий В.* Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні [Текст] / В. Кислий, Т. Жарик // Економіка України. – 2010. – №12. – С. 28–37.
10. *Корінь М.В.* Промислово-логістична система України як форма інтеграції транспорту та промисловості [Електронний ресурс] / Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" // Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=867>
11. *Меньшенина И.Г.* Кластерообразование в региональной экономике: монография [Текст] / 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.
12. *Ніколаєв Ю.О.* Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування [Текст] / Ю.О. Ніколаєв // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2012. – Вип. 1 (44). – С.345-350.
13. *Попова Н.В.* Кластеры как основа инновационного развития транспортно-логистической системы региона [Текст] / Н.В. Попова // Бизнес Информ. – 2013. – Вып. № 8. – С.63-67.
14. *Прокофьева Т.А.* Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры евроазиатских международных транспортных коридоров [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.jura.lt/en/internet-publications/9112-iskirtinis-interviu-vladimiras-chikvadz-ekonomika-ugra-koncentruota-politikos-iraiika>
15. *Прокофьева Т.* Развитие логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе евроазиатских МТК [Текст] / Т. Прокофьева, О. Кашпунова, Д. Владимиров // Логистика. – 2013. – №1. – С.40-43.
16. *Титюхин Н.* Государственно-частное партнерство в развитии логистического рынка России: нереальная реальность. Монография [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://loginfo.ru>