

ТРАНСПОРТНО-ЕКОНОМІЧНІ КЛАСТЕРИ ЯК МЕХАНІЗМ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНУ

Резюме. Досліджено проблеми ефективності міжнародних транспортних перевезень Карпатського регіону. Обґрунтовано необхідність створення транспортно-економічного кластеру на території Карпатського регіону з метою підвищення конкурентоспроможності міжнародних транспортних перевезень. Визначено механізм формування та функціонування даного виду кластеру.

The summary. The article examines problems of efficiency of international transportation of the Carpathian region. Grounded the necessity of creation of transport and economic cluster in the Carpathian region to increase the competitiveness of international transportation. Detected the mechanism of formation and functioning of this type of cluster.

Ключові слова: регіон, транспортні перевезення, транспортно-економічний кластер.

Постановка проблеми. У сучасних умовах господарювання, коли для досягнення успіху необхідна швидка і гнучка реакція товаровиробника на зміни ринку, одним з найважливіших напрямів подальшого розвитку є перехід до нової системи функціонування та управління, яка охоплює діяльність не одного підприємства, а групи підприємств, спрямованих на досягнення спільної мети, дозволяючи економити значну кількість різних видів ресурсів.

Виходячи з того, що проблема впровадження інновацій та розвитку виробництва досить гостро стоїть перед українськими товаровиробниками, то необхідно розробляти шляхи вирішення даної проблеми. Тобто створення інтегрованих об'єднань допоможе впроваджувати інновації, а саме, інвестувати значні обсяги матеріальних, фінансових і трудових ресурсів у розвиток нової техніки та прогресивних технологій.

Результати дослідження. Кластери – це зосередження в географічному регіоні взаємопов'язаних підприємств і установ у межах окремої галузі [1]. Кластери охоплюють значну кількість різних підприємницьких структур, важливих для конкурентної боротьби, а саме: постачальників спеціального обладнання, нових технологій та послуг тощо.

Кластер підвищує коефіцієнт корисної дії компаній, що входять до його складу. Членство у кластерах і міжфірмових мережах може збільшити продуктивність, рівень інновацій та конкурентоздатність фірм. У межах кластерних структур вдається поєднати два протилежних принципи – конкуренцію і кооперацію. Кластер залишається досить гнучким, щоб дозволити підприємствам-учасникам вільно конкурувати за розширення своєї частки в загальному обсязі продажу, в разі необхідності залучати нових членів, і водночас він організує, координує діяльність через спільне використання інформації, координацію планів та поточної діяльності [2, с. 2–4].

Таким чином, кластери – це сконцентровані за географічними ознаками групи взаємопов'язаних компаній, спеціалізованих постачальників та постачальників послуг; фірм у відповідних галузях, а також пов'язаних з їхньою діяльністю організацій у певних галузях, що конкурують, але разом з тим проводять спільну роботу.

Кластер може складатися з таких груп учасників: органів влади підприємницьких структур чи компаній; інституцій розвитку співробітництва; дослідних об'єднань; фінансових інституцій.

До найвідоміших кластерів у світі можна віднести [3]: силіконову долину (Каліфорнія, США), у сфері комп'ютерних технологій; американське автовиробництво у Детройті (США); центр нанотехнологій, біотехнологій, відновлювальних джерел енергії та цифрового друку у Нью-Мексико (США); Бангалор (Індія), програмне забезпечення; долина Дахран (Саудівська Аравія), енергетика; Лондонський фінансовий сектор, Сіті (Східний Лондон, Великобританія); Лондонський поштовий та логістичний центр Сохо (Лондон, Великобританія), авіаційну та

космічну галузь у Тулузі (Франція); контейнерний порт Роттердаму (Нідерланди); технологічний парк, машинобудування для друкарської галузі, Гейдельберг (Німеччина); центр діамантів у Антверпені (Бельгія).

Кластери можуть об'єднувати як невелику, так і значну кількість підприємств, а також формуватися з великих та малих фірм у різних сполученнях і співвідношеннях. До них доцільно віднести: географічну концентрацію компаній, що працюють у певному напрямку бізнесу; конгломерацію великих та малих фірм, частина з яких є власністю іноземців. Кластери виникають у традиційних базових галузях, високотехнологічних напрямках, виробничо-комерційному секторі та сфері послуг.

Для оптимальної роботи з клієнтами чи замовниками доцільно сформувати кожному кластеру сервісну систему, акцентуючи увагу на такому:

1) сучасний маркетинг та добре налагоджені схеми комунікації, наприклад, щодо зв'язків з громадськістю, потрібні для продажу продукції чи послуг учасників кластеру, включаючи стимулювання експорту кластеру;

2) проведення заходів щодо навчання та підвищення кваліфікації учасників кластеру може покращити ефективність досліджень та розвитку, пов'язаних з видами продукції чи послуг кластеру;

3) актуальна інформація про тендери (пропозиції) на рівні кластеру сприятиме появі та реалізації проектів співробітництва між учасниками кластеру;

4) вірно вибрана лінія поведінки учасників кластеру в ринкових умовах може значно покращити фінансове забезпечення кластеру [4].

В Україні перші спроби запровадити концепцію бізнес-кластерів почалися у 1998 р. Ця концепція була повністю новою для України на той час. Створення і діяльність українських кластерів фінансується здебільшого зарубіжними установами та інституціями, наприклад такими, як Міністерство міжнародного розвитку Великобританії (у Житомирській області), Фонд Євразія (у Рівненській області).

Регіональні кластери в Україні охоплюють різні за розміром українські території, наприклад Рокитнівський район Рівненської області чи половина Житомирської області (табл.1). Такі регіональні кластери в Україні переважно концентруються навколо учасників кластерів, які займаються підприємницькою діяльністю.

Таблиця 1

Приклади діючих українських регіональних кластерів станом на 2008 р.

Місця розташування кластерів у регіонах України	Групи регіонів України за географічною ознакою	Галузеві підгрупи регіональних кластерів України
1) в Хмельницькій області	Поділля	Одяг (з 1998.). Будматеріали. Туризм
2) в Івано-Франківській області	Карпати	Туризм. Декоративний текстиль
3) в Черкаській області	Центр	Транспортні перевезення
4) в Житомирській області	Полісся	Добування та переробка каменю
5) в Одеській області	Південь	Виробництво вина
6) в Харківській області	Слобожанщина	Машинобудування
7) в Рівненській області	Полісся	Деревообробка

		(з 2003 р.)
8) в Закарпатській області	Карпати	Автомобілі (з 2007 р.)

Прикладом транскордонного кластеру за участю України може бути транскордонний кластер підрядчиків “Карпати”, який розташований та діє з 2004 р. в Ужгородському та Берегівському районах Закарпатської області України та на сусідніх прикордонних територіях Угорщини і Словаччини. Діяльність даного транскордонного кластеру спрямована на розвиток підприємництва Трикордоння, заплановане фінансування з джерел ЄС, відповідних національних, регіональних та місцевих бюджетів.

Варто також відзначити створення у березні 2008 р. нового транскордонного будівельного кластеру Харківською областю України та Белгородською областю Росії в рамках єврорегіону “Слобожанщина”. Мета створення даного будівельного кластеру – сприяння сталому економічному розвитку Єврорегіону “Слобожанщина”, формування коопераційних зв'язків та співробітництва між організаціями, підприємствами Харківської та Белгородської областей.

Україна є асоційованим членом програми EUREKA, що дозволяє об'єднатися для здійснення проектів, які неможливо виконати самостійно в окремій країні.

Доцільно також, за прикладом експертів Львівської, Волинської, Закарпатської областей України та сусідніх воєводств Польщі, створювати систематизовану транскордонну інформацію щодо соціально-економічного розвитку територій єврорегіонів, транскордонних кластерів і транскордонних об'єднань не тільки українською мовою чи іншими національними мовами сусідніх країн, а й англійською та іншими поширеними мовами світу. Дана інформація сприятиме покращенню міжнародної комунікації різних форм транскордонного співробітництва за участю прикордонних регіонів України.

Основними детермінантами для формування та ефективного розвитку кластерів у регіонах є:

- 1) наближення до ринків;
- 2) забезпечення спеціалізованою робочою силою;
- 3) економія за рахунок масштабів виробництва;
- 4) зниження вартості операцій;
- 5) повний доступ до інформації;
- 6) залучення до співробітництва фірм, що дисперсно розташовані на території регіону [5, с. 3-33].

Слід визнати, що регіони, на території яких створюються кластери, стають лідерами економіки тієї чи іншої держави. Саме ці регіони починають визначати конкурентоспроможність національної економіки за рахунок розвитку саме тих галузей народного господарства, для яких існують певні переваги.

Бути частиною кластеру є важливою конкурентною перевагою бізнесу. Кластери допомагають заповнити прогалину між бізнесом, дослідженням та ресурсами, і таким чином, швидше видавати знання на ринок. Успішні кластери пропагують інтенсивну конкуренцію одночасно із співпрацею. Вони збільшують продуктивність, залучають інвестиції, пропагують дослідження, посилюють промислову базу та розробляють спеціальні продукти й послуги і стають основою для розвитку навичок.

Враховуючи, що найважливішими цілями кластеризації є отримання прибутку, який за своїм розміром перевищує суму прибутків структурних підрозділів (або окремих підприємств), є досягнення надійності та стабільності їхньої господарської діяльності і забезпечуює при цьому додаткові робочі місця в регіоні свого функціонування.

Останнім часом у Карпатському регіоні нашої держави активно обговорюються можливості формування потенційних лісових, деревообробних, меблевих та інших кластерів у кожній області. На території західного регіону пропонується сформуванню транспортно-економічний кластер на основі урахування такої сукупності факторів: показників перевезень, інноваційності рухомого складу, розвиненості транспортної інфраструктури і забезпеченості галузі трудовими ресурсами.

Карпатський економічний район включає 4 області: Закарпатську, Івано-Франківську, Львівську і Чернівецьку. Він розташований на Заході України і межує з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою. Прикордонне положення, специфічні природні умови значною мірою вплинули на формування його народногосподарського комплексу.

Регіон займає площу 56,6 тис.кв² або 9,4 % території України. Географічне положення району досить вигідне, оскільки він знаходиться у центрі Європи.

Перевагою Карпатського економічного району є переважання транспорту і зв'язку: майже одна третина основних фондів експлуатується в чотирьох областях, що викликано походженням міжнародних транспортних коридорів і шляхів республіканського значення через їх територію.

Карпатський економічний район перетинає в усіх напрямках густа сітка залізничних і автомобільних шляхів. Головні з них виходять на західний кордон України. Міжнародний аеропорт Львова з'єднує регіон з багатьма країнами світу. Морський транспорт представлений дуже слабо. Через район проходять міжнародні транспортні коридори №3, №5, «Європа–Азія», «Балтійське море–Чорне море» [10, с. 169–170].

До головних автомобільно-залізничних вузлів відносяться Івано-Франківськ, Чернівці, Ужгород, Калуш, Дрогобич; автомобільно-залізнично-авіаційних – Львів; автомобільно-залізнично-трубопровідних – Стрий, Мукачеве; автомобільно-трубопровідних – Долина; трубопровідних – Дашава.

На кордоні район має 44 перехідних пункти пропуску: 26 – залізничних, 14 – автомобільних, 4 – авіаційних.

Вантажні та пасажирські перевезення здійснюються в основному автотранспортом, чому сприяє розгалужена мережа автодоріг з твердим покриттям. Головні автодороги району – Київ–Львів–Перемишль, Київ–Чоп, Рахів–Хуст–Ужгород, Мукачеве–Ужгород, Львів–Берегове.

Івано-Франківська область має добрі комунікаційні зв'язки із зовнішнім середовищем. Транспортна система області представлена залізничним, автомобільним, повітряним видами транспорту. Летовища можуть приймати пасажирські та вантажні перевезення. Територія області входить у зону розвитку міжнародних транспортних коридорів. Область характеризується відносно високою щільністю та загальною експлуатаційною довжиною залізничних шляхів. На 2008 рік загальна протяжність залізниць становила 494 км. Основним залізничним вузлом Івано-Франківської області є м. Івано-Франківськ, де сходяться залізничні маршрути шести напрямків. Курсують міжнародні потяги, що забезпечують пряме сполучення області з Білоруссю, Польщею, Росією, Молдовою. Густота залізниць — 34,5 км на 1000 км. Область має автобусне сполучення з низкою міст Молдови, Польщі, Словаччини, Чехії.

В Івано-Франківській області мережа автомобільних доріг загального користування складає 4160,3 км, які поділяються на:

- державні — 585 км (14,1%), що з'єднують м. Київ з адміністративними центрами областей та містами державного підпорядкування;
- територіальні — 679 км (16,3%), що з'єднують районні центри між собою та обласним центром;
- районні — 2298 км (55,2%), що з'єднують адміністративні центри районів з центрами населених пунктів;
- сільські — 598,3 км (14,4%), що з'єднують центри населених пунктів між собою (рис. 1).

Питома вага штучних споруд на дорогах Прикарпаття в понад 2 рази вища за середню в Україні. Більшість мостів (близько 70%) побудовано до 1970 року, тобто за старими нормативами, і не відповідають сучасним вимогам.

З початку 90-х років в області значно зросла інтенсивність руху, особливо великогазових транспортних засобів. Швидко зростає в області й парк власних транспортних засобів. Тільки в 2009 році в порівнянні з 2008-им кількість приватних легкових автомобілів зросла на 3083 одиниці. Це призводить до швидкого руйнування доріг та мостових конструкцій, які не розраховані на такі навантаження.

В області зареєстровано 840 пасажирських перевізників, з них 25 юридичних осіб, 815 підприємців – фізичних осіб.

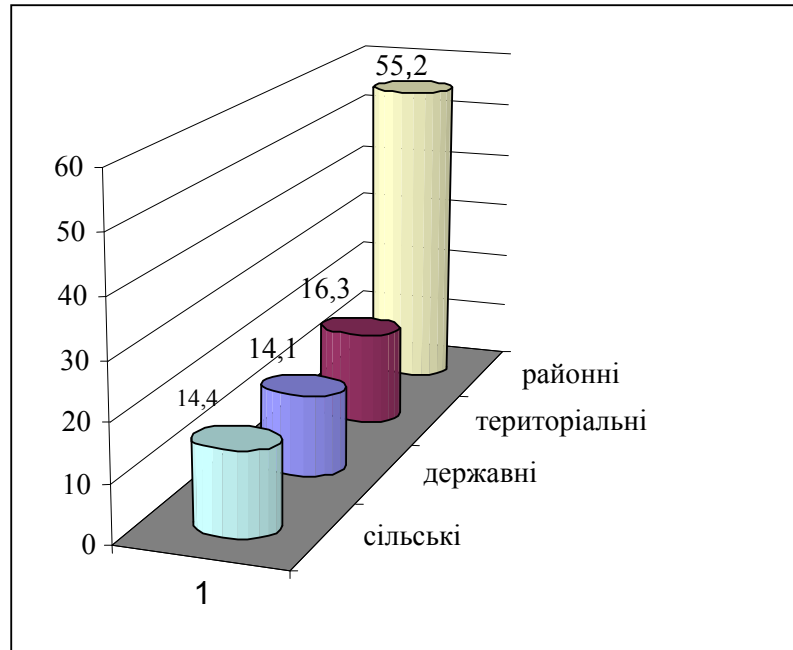


Рис. 1. Мережа автомобільних шляхів

Транспортно-економічний кластер – це сукупність регіональних автотранспортних підприємств, представників-підприємств інших видів транспорту, ліцензійних складів, органів місцевої влади та науково-дослідних інститутів (НДІ) у формі асоціативного утворення з адекватним фінансуванням внесками учасників, діючою інфраструктурою, сучасними комунікаційними зв'язками, які посилюють взаємодію та переваги в порівнянні з іншими конкурентами, що дозволяє підвищити інвестиційну привабливість та стійкий розвиток регіональної території.

Механізм функціонування транспортно-економічних кластерів повинен включати підтримку місцевою владою, координацію дій їх учасників, контроль за входженням на ринок послуг нерегіональних автоперевізників, неподільність головного інтересу учасників. При цьому автопідприємство виступає провідною ланкою даного структурного утворення і його робота базується на контрактних умовах, режимі економії, оперативному формуванні маршрутів руху та інших організаційно-економічних факторах. Розвиток транспортно-економічних кластерів формується на принципах: постійного коригування перевізного процесу; пропорційного розвитку, гармонізації інтересів і стимулюванні учасників перевізного процесу; гнучкості; логічності; послідовності; узгодженості; надійності; адекватної якості; відкритості; прогресивності; відповідності державній транспортно-економічній політиці та ефективності. Етапи формування транспортно-економічного кластеру зображено на рисунку 2.

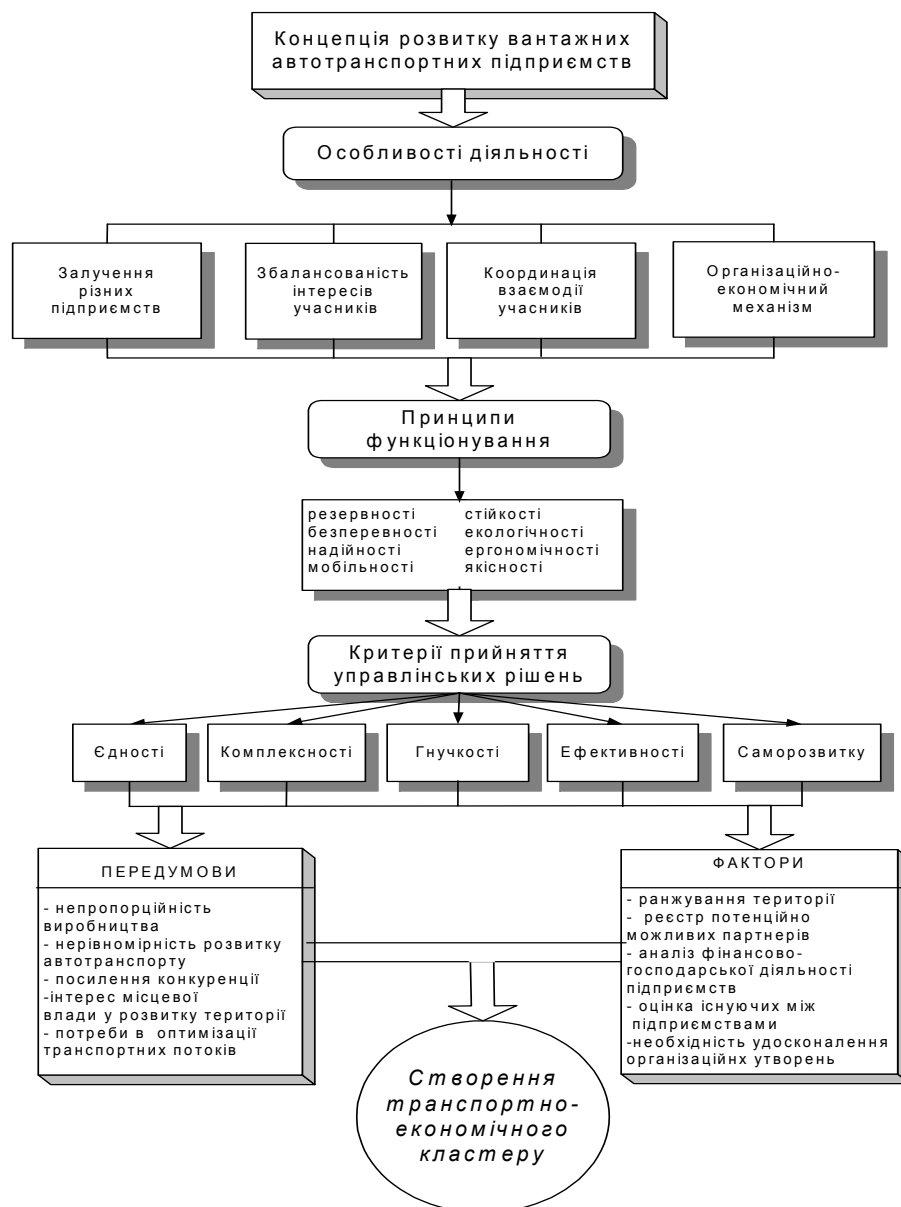


Рис. 2. Формування транспортно-економічного кластеру

Ефективність транспортного економічного кластеру – це відносний показник, що показує співвідношення результатів і витрат, пов'язаних з використанням засобів виробництва, робочої сили, підприємницьких здібностей при наданні транспортних послуг певної якості в умовах лімітованих ресурсів і безмежних потреб.

Висновок. Підвищення ефективності функціонування вантажних автотранспортних підприємств і об'єднання їх поруч з іншими підприємствами у транспортно-економічний кластер сприятиме якісно новому рівню розвитку взаємозв'язків між підприємствами регіону, в тому числі транспортних, покращенню інвестиційної привабливості та території.

Нові для України форми транскордонного співробітництва – транскордонні кластери та транскордонні об'єднання, створені за участю регіональних кластерів, добре поступово впроваджувати та регулювати їх діяльність, спочатку на локальному рівні, а потім поширювати успішний досвід на регіональний рівень міжнародного співробітництва. Аналізуючи зарубіжний досвід щодо транскордонних кластерів та інших форм транскордонного

співробітництва, можна отримати оптимальне впровадження різних форм транскордонного співробітництва відповідно до національних інтересів України та вимог часу.

Використана література

1. Гринів Л.С. Національна економіка: навчальний посібник / Л.С. Гринів, М.В. Кічурчак. – Львів: «Магнолія 2006», 2009. – 464 с.
2. Збірник матеріалів про діяльність міжнародної науково-технічної програми EUREKA в Україні та в Європі. – К.: Науковий світ, 2006. – 20 с.
3. Полякова О. М. Міжнародні транспортні коридори як основа інтеграції національних транспортних систем: навч. посібник / О.М. Полякова. – К., 2009. – 365 с.
4. Марченко В. Б. Правові основи ЗЕД: навч.-метод. посібник / В.Б. Марченко, Д.В. Шаповалов – К.: КНЕУ, 2008. – 207 с.
5. Левковець П.Р. Міжнародні перевезення і транспортне право: навчальний посібник; 3-є видання, виправлене та доповнене / П.Р. Левковець, В.С. Маруни. – К.: Арістей, 2005. – 292 с.
6. Костюченко Л.М. Транспортні коридори – це шлях до європейської інтеграції / Л.М. Костюченко // Автошляховик України. – 2008. – № 3. – С. 2–4.