

## **ОБҐРУНТУВАННЯ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРУ М. ТЕРНОПОЛЯ**

Пожвавлення євроінтеграційних процесів та забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних регіонів та підприємств вимагають інноваційних підходів до ведення бізнесової діяльності. В цьому аспекті важливу роль відіграє інтеграція вітчизняної інфраструктури до світових стандартів. Одним з напрямків інфраструктурного розвитку можна розглядати створення транспортно-логістичних кластерів.

В роботі [1] під терміном «транспортно-логістичний кластер» (ТЛК) розуміють - сконцентровану на певній території групу взаємозалежних підприємств, організацій і компаній, що спеціалізуються на наданні транспортно-логістичних послуг, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій, які активно взаємодіють із споживачами логістичного сервісу і забезпечують конкурентні переваги відповідних територій. Ще одне визначення подано в роботі [2], де ТЛК розглядають як міжгалузеве добровільне об'єднання підприємницьких структур, транспортно-логістичної інфраструктури, громадських та інші 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.

Більш узагальнено ТЛК розглядають як галузеві кластери, кінцевою продукцією яких є транспортно-логістичні послуги в вантажному секторі, в пасажирському секторі, або в обох [3].

Підсумовуючи вищезгадані визначення терміну ТЛК, можна виділити характерні риси, які визначають особливості функціонування таких кластерів, а саме:

- забезпечення узгодженого управління матеріальними, інформаційними, фінансовими і сервісними потоками;

- інтеграція інтересів підприємств які функціонують в сфері надання транспортних та супутніх їм послуг;
- формування комплексної інформаційної бази перевізників, вантажів, терміналів.

Генеральною метою створення ТЛК в сучасних ринкових умовах є надання якісних транспортно-логістичних послуг у відповідності до міжнародних стандартів якості та отримання прибутків. В свою чергу, генеральної мета може мати ряд підцілей, які враховують особливості стратегічного розвитку конкретного регіону. В даній роботі створення ТЛК розглядається на прикладі м. Тернопіль, відповідно розглянемо низку супутніх підцілей для реалізації проекту:

- поєднання міжнародного співробітництва в контексті євроінтеграційних процесів;
- покращення інвестиційного клімату міста та області загалом;
- підвищення ефективності використання міжнародних транспортних коридорів, що проходять в межах області;
- створення нових робочих місць;
- підвищення ефективності використання наявних основних фондів, зокрема фондів аеропорту та залізниці.
- узгодження тарифно-митної політики щодо перевезень різними видами транспорту;
- розробка освітніх програм, щодо підготовки фахівців в даній галузі.

Створення ТЛК передбачає поетапну процедуру реалізації стратегії. Характеристика базових етапів створення та принципи функціонування ТЛК розглянуті в роботах [1, 2, 4-8]. Одним з найвагоміших аналітичних етапів під час обґрунтування доцільності створення ТЛК – це врахування сучасного міжнародного досвіду, зокрема існуючих моделей організації та фінансування таких проектів. Характеристика моделей та підходів до організації міжнародних ТЛК висвітлені в працях Євдокімова А.В., Чортока Ю.В., Альошинського Є.С., Білана К.В. [5, 6]. В контексті прагнення України до децентралізації, для даного проекту частково можна використати елементи японського та німецького підходів створення ТЛК [5]. З японської моделі можна запозичити ініціатора проекту, а саме технопарк, яким в м. Тернополі може виступити «Інноваційно-інвестиційний кластер Тернопілля», відповідно з німецької моделі можна використати підходи, щодо фінансування проекту.

Укрупнені розрахунки вартості створення ТЛК в м. Тернополі проведені спільно фахівцями обласної, міської адміністрацій та фахівцями

ТНТУ визначили вартість проекту в розмірі 180 млн. євро [10]. Однак за результатами фінансово-господарської діяльності міста та області [11, 12], робимо висновок, що власних коштів регіону для реалізації проекту створення кластеру недостатньо, тому виникає необхідність пошуку зовнішніх джерел фінансування.

Наступним етапом створення ТЛК є розробка структури кластеру. За пропозицією висвітленою у презентації ТЛК м. Тернополя [10] ядром кластера пропонується вибрати аеропорт, подібна структура охарактеризована в роботі [13]. Однак, з погляду перспектив подальшого стратегічного розвитку ТЛК на базі м. Тернополя, до ядра доцільно включити залізничний вузол, що додасть додаткові функціональні можливості та конкурентні переваги. Структури ТЛК та алгоритми їх створення розглянуті в працях Гоблика В.В., Онищенко О.В., Устенка М.О., Кизима М.О. та ін. [8, 13, 14, 15].

Проведемо SWOT-аналіз проекту створення ТЛК у м. Тернополі.

Сильні сторони:

- використання кількох видів транспорту автомобільного, залізничного, авіаційного, а також можливість здійснення контрейлерних перевезень;
- зменшення вартості перевезень за рахунок залучення внутрішніх перевізників (перевантаження контейнерів на регіональний транспорт або перечеПЛення напівпричепів до тягачів регіональних перевізників);
- наявний «Інноваційно-інвестиційний кластер Тернопілля»;
- наявність внутрішніх потенційних споживачів транспортно-логістичних послуг (зокрема мережевих комплексів «Епіцентр», «Сільпо», «Фокстрот» та ін.);

Слабкі сторони:

- відсутність досконалої законодавчої бази щодо кластеризації національної економіки;
- немає безпосереднього кордону з іншими країнами;
- повільні темпи розробки та реалізації проекту;
- низька якість бізнес-клімату та психологічна неготовність до кооперації;
- залежність результатів роботи всього кластера від ефективності діяльності окремих його учасників.

Можливості:

- надходження іноземних інвестицій;

- створення нових робочих місць за багатьма напрямками функціонування ТЛК (логістів, експедиторів, транспортників, митників, страхових агентів та ін.);

- модернізація аеропорту, автомобільного порту, залізничного вузла та супутніх сервісних об'єктів;

- будівництво інноваційного логістичного терміналу за міжнародними стандартами;

- збільшення завантаження автопарку регіональних перевізників;

Загрози:

- законодавчий та політичний ризику;

- ринкові кризи, стагнація економіки регіону;

- створення конкурентних ТЛК у прикордонних регіонах;

- погіршення екологічної ситуації пов'язане зі збільшенням кількості експлуатованих транспортних засобів;

Висновки і рекомендації:

- створити проектну групу з розробки стратегії ТЛК м. Тернополя із залученням провідних фахівців транспортно-логістичної галузі;

- визначення обсягів власних та залучених фінансових ресурсів для реалізації проекту;

- вживання заходів щодо прискорення реалізації стратегії ТЛК (оперативний пошук інвесторів, );

- використання лізингових угод на постачання сучасного обладнання для ТЛК;

- проведення комплексного ТЕО створення ТЛК;

- розробка ґрунтового бізнес-плану для потенційних інвесторів;

- впровадження інноваційних інформаційних систем транспортно-експедиційних послуг (електронний документообіг);

- визначення прогностичних показників обсягів вантажопотоків та відповідно пропускнуєї спроможності ТЛК;

- підготовка фахівців з обслуговування ТЛК.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Чурайленко О.А. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні [Електронний ресурс] / О.А. Чурайленко - Режим доступу: [http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/28\\_2013/535-544.pdf](http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/28_2013/535-544.pdf) Заголовок з екрану
2. Полякова О. М. Кластерний підхід до формування інтегрованої транспортно-логістичної системи (Журнал Вісник економіки транспорту і промисловості Випуск № 46 / 2014 ) [Електронний ресурс] / О.М. Полякова - Режим доступу:

- <http://cyberleninka.ru/article/n/klasterniy-pidhid-do-formuvannya-integrovanoyi-transportno-logistichnoyi-sistemi>
3. Смирнов І.Г. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському Союзі та Україні: площини взаємодії [Електронний ресурс] / І.Г. Смирнов - Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/29\\_DWS\\_2012/Geographia/1\\_120331.doc.htm](http://www.rusnauka.com/29_DWS_2012/Geographia/1_120331.doc.htm) Заголовок з екрану
  4. Сумець О.М. Зміст основних фаз, етапів і робіт проектування логістичних систем для функціонуючого підприємства [Електронний ресурс] / О.М. Сумець - Режим доступу: <http://www.oda.te.gov.ua/main/ua/7554.htm> Заголовок з екрану
  5. Євдокімов А.В., Чортюк Ю.В., Родимченко А.О. Формування регіональних логістичних систем в Україні (Збірник наукових праць Економічний простір №62, 2012) [Електронний ресурс] / А.В. Євдокімов - Режим доступу: [http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/29254/1/Econ.prostir\\_Chortok.pdf](http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/29254/1/Econ.prostir_Chortok.pdf)
  6. Альошинський Є. С. Білан К. В. Розробка пропозицій щодо створення транспортно-логістичного кластера Харківської області (Восточно-Європейський журнал передових технологій Випуск № 3 (63) / том 3 / 2013) [Електронний ресурс] / Є.С. Альошинський - Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/rozrobka-propozitsiy-schodo-stvorennya-transportno-logistichnogo-klastera-harkivskoyi-oblasti>
  7. Ніколаєв Ю.О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування (Вісник соціально-економічних досліджень , 2012 рік , випуск 1 (44) 345) [Електронний ресурс] / Ю.О. Ніколаєв - Режим доступу: [http://vsed.oneu.edu.ua/files/full/1\\_44\\_2012/345-350.pdf](http://vsed.oneu.edu.ua/files/full/1_44_2012/345-350.pdf)
  8. Гоблик В.В., Папк В.В. Формування транскордонних транспортно-логістичних кластерів як пріоритетний напрям розвитку прикордонних регіонів України [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://eforum-lntu.com/assets/files/articles/2013/4/10.pdf>
  9. Химич Г. Науковий парк - інноваційні перспективи [Електронний ресурс] / Г. Химич - Режим доступу: [http://www.oda.te.gov.ua/data/upload/publication/main/ua/2241/nauka\\_park.pdf](http://www.oda.te.gov.ua/data/upload/publication/main/ua/2241/nauka_park.pdf) Заголовок з екрану
  10. Транспортно-логістичний кластер [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://documents.tips/documetnfgbnts/1-557fb2c1d8b42a36118b45f7.html>. Заголовок з екрану
  11. Бюджет міста Тернополя [Електронний ресурс] / Режим доступу: [http://www.rada.te.ua/normativnie-dokument/byudget\\_mista\\_ternop/35135.html](http://www.rada.te.ua/normativnie-dokument/byudget_mista_ternop/35135.html) Заголовок з екрану
  12. Інформація від ГУ Державної казначейської служби України в Тернопільській області [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.oda.te.gov.ua/main/ua/7554.htm> Заголовок з екрану
  13. Онищенко О.В. Етапи організації транспортно-логістичного ядра кластерної структури (Вісник ОНУ імені І.І. Мечникова. 2013. Т. 18 Вип. 2/1) [Електронний ресурс] / О.В. Онищенко - Режим доступу: [http://www.visnyk-onu.od.ua/journal/2013\\_18\\_2\\_1/18.pdf](http://www.visnyk-onu.od.ua/journal/2013_18_2_1/18.pdf)
  14. Устенко М.О. Теоретичне обґрунтування створення транспортно-логістичного центру регіону (Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка") [Електронний ресурс] / М.О. Устенко –Режим доступу <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1536>
  15. Кизим М.О. Хаустова В.С. Український досвід формування кластерних структур (Проблеми економіки № 1, 2012) [Електронний ресурс] / М.О. Кизим - Режим доступу: [http://www.problecon.com/pdf/2012/1\\_0/3\\_11.pdf](http://www.problecon.com/pdf/2012/1_0/3_11.pdf)