

**ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ  
КЛАСТЕРНИХ ОБ'ЄДНАНЬ У ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІЙ ГАЛУЗІ  
ПРИЧОРНОМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ**

*Розглянуто та узагальнено проблеми транспортно-логістичної галузі України. Проведено аналіз ефективності створення та функціонування транспортно-логістичних кластерів Причорноморських регіонів України.*

*There was reviewed and summarized the problems of transport and logistics industry in Ukraine. There was also analyzed the effectiveness of the formation and operation of transport and logistics clusters Black Sea regions.*

**Ключові слова:** кластерний підхід, транспортно-логістична галузь, ефективність функціонування, інноваційна модель економіки, показники ефективності.

**Вступ.** Економіка України на сучасному етапі рухається нелегким шляхом набуття певних конкурентних переваг. Підвищення рівня національної конкурентоспроможності є необхідною умовою формування моделі інноваційної економіки країни. Разом з тим, у глобальному рейтингу конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму за 2011–2012 рр. Україна посіла лише 82 місце серед 142 країн світу [1, с. 356]. Індекс глобальної конкурентоспроможності фахівці Всесвітнього економічного форуму розраховують по 12-ти ключовим пунктам, серед яких такі показники, як якість інституцій, інфраструктура, макроекономічна стабільність, охорона здоров'я і початкова освіта, вища освіта та професійна підготовка, ефективність ринку товарів і послуг, ефективність ринку праці, розвинутість фінансового ринку, технологічний рівень, обсяг ринку, конкурентоспроможність бізнесу та інноваційний потенціал.

В умовах глобалізації та інтернаціоналізації світова економіка рухається у напрямку створення економічних кластерів. Кластерний підхід, в широкому розумінні, являє собою організований креативний зв'язок між економікою та наукою і дозволяє підвищити ефективність взаємодії між органами влади, приватним сектором та освітньо-дослідними установами в процесі їх функціонування. Але ж, як показує реальна практика, між керівництвом держави та бізнесу така узгодженість дій найчастіше відсутня. Також, існує проблема спеціалізації деяких регіонів на застарілі сегменти ринку та низька доля впровадження вітчизняних інноваційних технічних розробок.

В основу теорії кластерного розвитку покладено поняття “кластер” – зосередження найбільш ефективних і взаємозалежних видів економічної діяльності, тобто сукупність взаємозалежних груп успішно конкуруючих фірм, що забезпечують конкурентні позиції на галузевому, національному та світовому ринках [2, с. 563].

Проблемам розвитку транспортно-логістичного комплексу та кластеризації присвячені роботи вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема А. Амоши, В.І. Сергеева, Д.Т. Новікова, В.В. Щербакова, С. Соколенко, К. Лайсонса, Д.М. Ламберта, М. Джиллінгема, А. Харрисона та ін. В них досліджуються теоретичні аспекти формування транспортно-логістичних кластерів та проблеми і перспективи розвитку транспортно-логістичної системи. Аналіз результатів наукових досліджень свідчить про актуальність цієї проблеми, а також необхідність більш детального та поглибленого вивчення.

**Постановка завдання.** Метою статті є аналіз передумов створення транспортно-логістичного кластера Причорноморських регіонів України, а також розробка концепції його функціонування на базі зарубіжного досвіду.

**Результати дослідження.** В умовах глобалізації економіки відбувається зміна галузей-лідерів, у якості яких все більше виступають галузі сфери послуг. В Україні один з найвищих показників зайнятості припадає на транспорт і логістику, що пов'язано з її географічним положенням. На сучасному етапі розвитку логістична галузь є однією з найбільш динамічних та перспективних напрямів розвитку економіки. Логістику вважають ефективним джерелом забезпечення конкурентних переваг. У 2010 р. обсяг світового транспортно-логістичного ринку оцінювався в \$ 6,3 трлн, при сукупних логістичних витратах в \$ 7,7 трлн (близько 11% глобального ВВП). Найбільш високі темпи зростання за останнє десятиліття відзначалися в 2007р. (на 33 % порівняно з 2006 р.), що пояснювалося бурхливим розвитком азіатського ринку, зокрема Китаю, а також низки інших країн, таких як Росія, Індія, Бразилія. За оцінками міжнародних дослідницьких агентств, під впливом глобальної кризи в 2008 р. темпи приросту світового транспортно-логістичного ринку знизилися до 9 %, а за підсумками 2009 р. його обсяг скоротився на 12 % [3, с. 21]. В Україні ринок логістичних послуг почав формування у 90-х роках минулого століття. У наш час рівень ринкових відносин в Україні дозволяє говорити про створення передумов для переходу логістики на підприємствах і в цілому в економіці на вищий організаційний щабель. Посилення конкуренції та неухильне зростання витрат при транспортуванні та зберіганні вантажів залишають все менше можливостей для використання традиційних форм логістики. Зараз рівень щорічних витрат українських компаній на логістику становить від \$ 10 млрд або близько 15 % ВВП (у Китаї – 26 %, Японії – 6 %), у т.ч., на зберігання і перевалку, – за різними оцінками, до \$ 2,4–3,5 млрд [4].

Разом із тим за показником ефективності логістики (Logistics Performance Index – LPI) у рейтингу Світового банку у 2010 р. Україна посіла лише 102 місце серед 155 країн світу. Показники ефективності логіс-

тики оцінювалися за шістьма параметрам: діяльність митної служби – наша країна зайняла 135-те місце, інфраструктура – 79-те, міжнародні перевезення – 84-те, компетентність логістики – 77-ме, “трекінг і трейсінг” (фіксування та відстеження шляху) – 112-те, своєчасність доставки – 114-те. До країн-лідерів, що увійшли до першої десятки, належать: Німеччина, Сінгапур, Швеція, Нідерланди, Люксембург, Швейцарія, Японія, Великобританія, Бельгія та Норвегія [5, с. 30]. Тому, як один з шляхів вирішення існуючих проблем в транспортній галузі, вважаємо доцільним запропонувати створення транспортно-логістичного Причорноморського кластера, який сприятиме підвищенню конкурентоспроможності як окремих суб’єктів, так і захисту інтересів галузі в цілому. Використання міжнародного досвіду в цій сфері може стати позитивним фактором та сприяти подальшому росту економіки країни.

Транспортно-логістичний кластер (ТЛК) являє собою багатофункціональний виробничий об’єкт, який координує взаємодію різних видів транспорту і процеси виконання низки функцій (перевантаження товарів з одного виду транспорту на інший, сортування й комплектацію партій вантажів, довго- та короткострокове зберігання вантажів, митні процедури тощо). Поряд з організацією вантажопотоків ТЛК здійснює повний склад сервісних, комерційно-ділових та інформаційних послуг.

В Україні також здійснюються заходи щодо формування ТЛК. Наприклад, в одеському регіоні готується створення першого на Чорному морі транспортного кластера, куди повинні увійти порти, залізниці, експедитори та стивідори. Пропозиція про створення транспортного кластера на базі Одеського порту виходить від керівництва Одеської облдержадміністрації. Проект рішення облради про затвердження положення про одеський транспортному кластері розміщений на сайті відомства. Згідно з проектом, метою створення кластера є зростання вантажообороту транспортної інфраструктури регіону та підвищення її конкурентоспроможності на Чорному морі. Також з положення випливає, що кластер не є юридичною особою, а лише об’єднанням юросіб, які діють на принципах рівноправності та паритетності. Діяльність кластера координується дорадчим органом – радою кластера, сформованим із представників всіх його учасників. Всі учасники об’єднання при вступі в кластер беруть на себе добровільні зобов’язання про взаємне сприяння та координації зусиль для досягнення спільних цілей [9]. У Херсонській області перспективним було визнано створення першого в Україні ТЛК, що об’єднає 106 підприємств та організацій, серед яких – 3 морських торгових порти, 7 річкових портів, 5 судноплавних компаній, судноремонтні верфі, підприємства автомобільного та залізничного транспорту, аеропорт та авіапідприємства. Основними завданнями кластера, який сьогодні переживає стадію формування, є вдосконалення транспортної системи області, налагодження взаємодії підприємств транспортної галузі та реструктуризація транспортних структур [10, с. 56–57]. 21 вересня 2009 р. у м. Загонь (Угорщина) було розпочато роботу щодо формування транскордонного логістичного кластера у Закарпатській області. Зокрема було підписано угоду про співробітництво та інформаційне партнерство між Карпатським регіональним центром інноваційного розвитку та регіональним логістичним кластером “Загонь”. Предметом угоди є активізація транскордонних економічних транспортно-логістичних, інфраструктурних та освітніх зв’язків на основі інноваційного розвитку регіонів. Проект комплексного розвитку регіону Загонь передбачає формування біля кордону з Україною логістичного центру, що здатен відігравати роль моста транспортних перевезень між Азією, Росією, Україною та Західною Європою обсягом щонайменше 16 млн т вантажів на рік [11].

Проте, незважаючи на діяльність щодо формування кластерів, розпочату в країні, нормативно-правова база з їх створення перебуває на стадії розробки. Одним з перших нормативно-правових документів стала Державна програма розвитку промисловості на 2003–2011 рр., схвалена постановою КМУ № 1174 від 28.07.2003 р. [12]. Для виконання цієї програми було розроблено концепцію створення кластерів в Україні. За цією концепцією виділяють такі види кластерів: виробничі (об’єднання автомобіле-, судно-, та авіабудування, інших галузей машинобудівного комплексу, організації будівельної галузі і виробництва будівельних матеріалів тощо), інноваційно-технологічні (географічно локалізовані підприємства, пов’язані виробництвом інноваційної продукції), туристичні та транспортно-логістичні. Для створення кластерів необхідно здійснити комплекс заходів з проведення інформаційної кампанії серед потенційних учасників та заінтересованих осіб з метою роз’яснення конкурентних переваг кластерів в умовах перехідної та ринкової економіки, сприяння підвищенню ефективності системи підготовки кадрів професійного та безперервного навчання, використання інфраструктури промислових парків і технопарків для розвитку кластерів, зниження адміністративних бар’єрів тощо [13]. У 2009 р. Міністерство регіонального розвитку та будівництва України розробило проект Концепції національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів. Мета цієї стратегії полягає у підвищенні рівня життя громадян, забезпечення конкурентоспроможності України та її регіонів. Стратегія визначає основні її складові, завдання, передбачає порівняльний аналіз можливих варіантів виявлення транскордонних кластерних ініціатив, розвитку транскордонних кластерів та очікування результатів після її реалізації. Реалізація національної стратегії передбачена на період до 2015 р. [14].

Починаючи з 1997 по 2011 рр. спостерігається значне розширення сфери впровадження кластерних ініціатив у країні. У багатьох регіонах проведено кластерні дослідження, запропоновано пілотні проекти створення взаємовигідного співробітництва об’єктів господарювання на кластерній основі. В ініціативному порядку здійснюється низка проектів розвитку територіально-виробничих кластерів в Одесі, Севастополі, Херсоні, Харкові, Хмельницькому, Донецьку, Запоріжжі, Луганську, Львові та інших містах.

Позитивні та негативні показники створення та розвитку ТЛК

Показник	Вплив показника
Вантажооборот транспорту	+
Інвестиції в основний капітал	+
Покриття дебіторської заборгованості кредиторською	+
Введення в дію нових основних фондів	+
Зношення основних засобів	-
Споживання різних видів енергії	-
Забруднення навколишнього середовища продуктами відходів	-
Середньомісячна номінальна заробітна плата співробітників	+
Підготовка та підвищення кваліфікації кадрів	+
Природно-ресурсний та виробничий потенціал	+
Обсяг реалізованих послуг	+
Внутрішні поточні витрати на наукові та науково-технічні роботи, що здійснені власними силами наукових організацій	+
Витрати на інноваційну діяльність	+
Витрати на маркетинг та рекламу	+

Для розрахунку ефективності функціонування кластерів ми підраховували відповідні середні безрозмірні ефективні коефіцієнти для кожного показника, враховуючи дані за шість років 2005 по 2010 рр. Дані розрахунків наведено у таблиці 2 [15].

Таблиця 2

№ з/п	Значення коефіцієнта		
	Одеська обл.	Миколаївська обл.	Херсонська обл.
1	0,1	0,02	0,02
2	0,124	0,037	0,011
3	-	-	-
4	-	-	-
5	0,54	0,63	0,7
6	-	-	-
7	0,05	0,02	0,02
8	0,83	1,3	0,7
9	-	-	-
10	0,06	0,03	0,015
11	0,25	0,064	0,027
12	0,02	0,034	0,01
13	0,02	0,06	0,01
14	0,01	0,04	0,07
$K_{ef}$	0,83	0,94	0,14

Коефіцієнт ефективності розраховується за формулою:

$$K_{ef} = \sum_{i=1}^m \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n \frac{P_{ij}}{U_{ij}},$$

де  $P_{ij}$  – значення показника по області (позитивні показники беремо зі знаком “+”, негативні зі знаком “-”);  $U_{ij}$  – значення відповідного показника по Україні;  $n$  – кількість років;  $m$  – кількість показників.

Отже, з розрахунків бачимо, що Одеська область має достатньо високі показники та перспективи росту та значний потенціал розвитку транспортно-логістичної галузі.

**Висновки.** Розвиток транспортної системи стає в даний час необхідною умовою реалізації інноваційної моделі економічного зростання не тільки Причорноморських регіонів, а й України в цілому та покращення якості життя населення.

Завдання полягає не тільки у відтворенні та реалізації амбітних інвестиційних проектів, а й у перегляді наявних поглядів на існуючий стан справ у транспортній галузі, у підвищенні ефективності взаємодії всіх учасників транспортно-логістичного ланцюжка, а також у впровадженні новітніх технологій, що саме по собі стане фактором пріоритетного вкладання грошей інвесторами саме у транспортну сферу.

Транспортно-логістична галузь є однією з найбільш пріоритетних сфер економіки України, що є досить закономірним у зв’язку з транзитним географічним положенням країни. В результаті проведеного нами економічного аналізу ринкової ситуації було виявлено ряд проблем, що є перешкодами на шляху довгострокового інвестиційного підйому та економічної стабілізації транспортної галузі, зокрема: зношеність основних виробничих фондів та матеріально-технічної бази, недосконалість законодавчо-правової бази та відсутність ефектив-

них важелів державного стимулювання інвестицій у транспорт, зростання цін на матеріальні ресурси, недостатність джерел фінансування у розвиток та модернізацію транспорту.

Отже, недостатня увага до проблем розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіонів може призвести до системної кризи економіки України. Вважаємо доцільним якомога швидше вжити радикальних заходів щодо реалізації концепції розвитку транспортно-логістичного комплексу на основі кластерного підходу.

### Література

1. The Global Competitiveness Report 2011-2012 [Electronic resource] / K. Schwab, World Economic Forum. – Geneva, Switzerland 2011. – 529 p. – Mode of access: <http://www.weforum.org/pdf/gcr/lisbonreview/report2011.pdf>. – Title from the screen.
2. Державна регіональна політика України: особливості та стратегічні пріоритети : монографія / за ред. С. С. Варналія. – К. : НІСД, 2007. – 820 с.
3. Рынок транспортно-логистических услуг в 2010–2011 гг. и прогноз до 2014 г. – 365 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [<http://marketing.rbc.ru/research/562949981248436.shtml>].
4. Логистическая отрасль в Украине (2005–2001 гг.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.export.by/?act=s\\_docs&mode=view&id=1644&type=byclass&indclass=41400&mode2=archive&doc=64](http://www.export.by/?act=s_docs&mode=view&id=1644&type=byclass&indclass=41400&mode2=archive&doc=64)
5. Connecting to Compete 2010. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource]. – Mode of access: [http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010\\_for\\_web.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf)
6. Dieter W. Rebitzer. The European Logistics Market [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.europe-re.com/system/main.php?paigned=2242&articleid=8738>
7. Solvell O. The Cluster Initiative Greenbook / O. Solvell, G. Lindqvist, C. Ketels. – Stockholm, 2003. – P. 77.
8. Mersey Beats Drum for Maritime Expansion [Electronic resource]. – Mode of access: [http://www.maritimejournal.com/archive101/2003/march/news/marsey\\_beats\\_drum\\_for\\_maritime\\_expansion](http://www.maritimejournal.com/archive101/2003/march/news/marsey_beats_drum_for_maritime_expansion)
9. Экономические известия, № 81, 19 мая 2011 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.ukrudprom.com/digest/Odessa\\_pokaget\\_klaster.html](http://www.ukrudprom.com/digest/Odessa_pokaget_klaster.html)
10. Пятинкин С. Ф. Развитие кластеров: сущность, актуальные подходы, зарубежный Ефек / С. Ф. Пятинкин, Т. П. Быкова. – Минск : ТЕСЕЙ, 2008. – С. 56–57.
11. Карпатський РЦПР поглиблює співпрацю з Угорщиною [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrproject.gov.ua/?get=news&id=2045>
12. Про схвалення Державної програми розвитку промисловості на 2003–2011 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1174-2003-%EF>.
13. Концепція створення кластерів в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://biznes.od.ua/index.php?option=com\\_content&task=view&id=499&Itemid=33](http://biznes.od.ua/index.php?option=com_content&task=view&id=499&Itemid=33)
14. Проект концепції Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ved.odessa.gov.ua/Main.aspx?sect=Page&IDPage=23566%0D%0A&id=1150>
15. Транспорт і зв'язок України – 2009 : стат. зб. за ред. Н. С. Власенко : Держкомстат України, 2010.

УДК 334.735:336.531.2(477)

О. В. ЯРЕМЕНКО

Вищий навчальний заклад Укоопспілки,  
Полтавський університет економіки і торгівлі

## АКТИВІЗАЦІЯ ФУНКЦІОНУЮЧОЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СПОЖИВЧІЙ КООПЕРАЦІЇ ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛАСТІ

*У статті досліджено фактичний стан та фактори, які здійснюють вплив на позитивні зміни інвестиційної діяльності Тернопільської облспоживспілки. Внесено рекомендації, що спрямовані на поліпшення інвестиційного клімату, який забезпечить привабливість інвестування та стійкий економічний розвиток кооперативних підприємств в сучасних умовах господарювання.*

*This article explores the actual situation and the factors affected by the positive change of investment activity of the consumer cooperative enterprises of Ternopol. Made recommendations to improve the investment climate, which will provide attractive investment and sustainable economic development of cooperative enterprises in the contemporary economy.*

**Ключові слова:** економічний стан, капітальні інвестиції, пайовий капітал, Тернопільська облспоживспілка, фінансові інвестиції.

**Вступ.** В умовах лібералізації законодавчо-правової бази, неврегульованості та недосконалості законодавства в частині стимулювання з боку держави інвестиційної діяльності, обмеженістю джерел фінансування, а також організаційних питань відносини власності у споживчій кооперації породжують у навколо кооперативному середовищі пагубні і деструктивні плани та ідеї. Багато підприємницьких структур не полишають мрії