

*В статті розглянуто необхідність створення транспортно-логістичного кластера в Харківській області. Проведений аналіз основних моделей функціонування кластерів у світовій практиці та запроваджено модель, яка найбільш підходить для регіону. Зазначені переваги створення транспортно-логістичного кластера для його учасників та держави взагалі*

*Ключові слова: транспортна система, транспортно-логістичний кластер, моделі кластерів*

*В статье рассмотрена необходимость создания транспортно-логистического кластера в Харьковской области. Проведен анализ основных моделей функционирования кластеров в мировой практике и предложена модель, наиболее подходящая для региона. Указаны преимущества создания транспортно-логистического кластера для его участников и государства в целом*

*Ключевые слова: транспортная система, транспортно-логистический кластер, модели кластеров*

# РОЗРОБКА ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРА ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

**Є. С. Альошинський**  
Доктор технічних наук, професор\*

E-mail: aes-upp@mail.ru

**К. В. Білан\***

E-mail: ban\_hiit@rambler.ru

\*Кафедра транспортних систем та логістики  
Українська державна академія залізничного  
транспорту  
пл. Фейєрбаха, 7, м. Україна, Харків, 61050

## 1. Вступ

З метою підвищення ефективної діяльності транспортної системи в Харківській області формується транспортно-логістичний кластер (ТЛК), який об'єднує великі підприємства, вищі навчальні заклади, різнопрофільні фірми. Основна ідея кластерного підходу полягає у підвищенні рівня конкурентоздатності всіх учасників кластерів за рахунок ефекту масштабу (зниження витрат на одиницю продукції в результаті розширення масштабів виробництва), завдяки спільним проектам та оптимізації структур, обміну знаннями та технологіями. Кластерний підхід спрямований на забезпечення надійного функціонування транспортної системи, що має задовільнити попит на перевезення пасажирів і вантажів.

Основну увагу треба приділити структурним змінам, вдосконаленні правових, економічних і адміністративних механізмів, що зумовлюють якісний розвиток транспортної системи.

## 2. Основна частина

Практика розвинених країн довела, що кластери виконують роль точок росту внутрішнього ринку. За першим кластером найчастіше утворюються нові кластери, у результаті відбувається підвищення конкурентоспроможності регіону.

Кластери у сфері логістики є у багатьох країнах світу. Наприклад, морський кластер у Великобританії було створено у 2003 році, щоб представляти та відстоювати інтереси морської галузі. Мета кластера – збільшити інвестиції у галузь та підвищити її ефективність

на місцевому, регіональному, національному та міжнародному рівнях. Він функціонує в інтересах 500 пов'язаних з морською діяльністю компаній регіону, серед яких є судновласники, суднобудівні компанії, експедитори, портові та складські оператори, транспортні й страхові компанії, ін. Річний оборот кластера сягає 1,3 млрд. фунтів стерлінгів [1].

Формування ТЛК є новим етапом розвитку транспортної системи на принципах добровільного об'єднання економічно незалежних підприємств і організацій логістики.

На першому етапі необхідно визначити мету його створення та основні завдання.

ТЛК в Харківській області створюється з такою метою: підвищення конкурентоспроможності транспортно-логістичної галузі шляхом розвитку інноваційного потенціалу; поліпшення інвестиційної привабливості регіону; підвищення ефективності системи управління транспортно-логістичною діяльністю; розширення податкової бази; підвищення зайнятості населення за рахунок збільшення кількості робочих місць.

Головними завданнями ТЛК є: розвиток і модернізація інфраструктури (автомобільних доріг, залізниць, складів, розподільчих центрів та ін.), створення сучасного логістичного терміналу, географічне розширення масштабу перевезень, стимулювання інноваційної діяльності та впровадження нових технологій у логістичну галузь.

Другий етап включає визначення ядра кластера та складу його учасників, затвердження документів щодо його діяльності. Ядром ТЛК Харківської області стала Південна залізниця, так як вона надає різні послуги у транспортній, складській та інших видах логістики, здійснює зберігання і транспортування вантажів, їх

сортування, пакування, митне оформлення товарів, тощо.

Потенційними учасниками ТЛК можуть стати кредитні організації, банки, урядові організації, освітні заклади та наукові центри, аудиторські фірми, професійні некомерційні організації у сфері логістики, організації, що надають послуги із сертифікації системи менеджменту, тощо. Діяльність ТЛК має ґрунтуватися на розроблених і затверджених документах стосовно його створення та функціонування, а саме договір про створення кластера, угоду про вступ до кластера, положення та правила функціонування кластера, норми та правила взаємодії учасників кластера [2].

Аналізуючи зовнішнє середовище ТЛК, можна відзначити, що Харківська область має розгалужену транспортну мережу (60% обсягу перевезень приходить на залізничний транспорт). Харківський вузол щорічно обслуговує майже 10 млн. пасажирів, а автомобільний транспорт – 12 млн. пасажирів. Через область проходять важливі автомагістралі: Харків – Москва, Харків – Сімферополь, Харків – Ростов на Дону, Харків – Полтава. Харківська область має вигідне економіко-географічне розташування (близькість до вугільно-металургійної бази Донбасу і Придніпров'я, що стимулює розвиток машинобудування та металообробки; сусідство з Росією – визначило розвиток підприємств агропромислового комплексу).

Проводячи аналіз внутрішнього середовища ТЛК, Харківську область умовно можна поділити на три помислові райони: Центральний, Східно-Харківський, Південно-Харківський. У Центральному (Харків та прилеглі до нього райони) сконцентрований

високий рівень промисловості. Ця частина області має ведучий в Україні комплекс енергетичного, електротехнічного, транспортного і сільськогосподарського машинобудівництва. Східно-Харківський район зусереджений навколо Куп'янська. Ведуча галузь промисловості – машинобудівництво. Куп'янський ливарний завод постачає деталі транспортного та сільгоспмашинобудівництва. Розвинені у цьому районі легка промисловість та виробництво будівельних матеріалів. У Південно-Харківському районі знаходиться цементно-шиферний завод в Балаклєї, який вважається одним з найбільших у Європі. Великими містами області є: Харків (в якому розвинена промисловість, наука, освіта, сфера послуг), Лозова (виконує промислово-транспортні функції, місто розташоване на перехрещенні шляхів обслуговуючих промислових центрів), а також Ізюм, Куп'янськ [3].

Третій етап передбачає розробку організаційної структури кластера (моделі кластера). Так як єдиною моделі формування кластера не існує, необхідно провести порівняльний аналіз різних моделей кластерів в розвинених країнах світу та обрати яка з них найбільш підходить для Харківського регіону (табл. 1).

Одними з найперших питаннями розвитку регіональних економік почали займатися США. Такі штати як Каліфорнія, Флорида, Міннесота, Орегон і Вашингтон прийняли ряд відповідних програм розвитку регіонів і стали лідерами в утворенні кластерів. В штатах організують комісії з ініціювання утворення кластерів згідно з рекомендаціями які надають наукові центри та університети. Комісія визначає учасників майбутнього кластеру, допомагає їм вирішити організаційні та фінансові труднощі, а також сприяє зміцненню та розвитку вже утворених кластерів.

Таблиця 1

SWOT-аналіз моделей кластерів

Модель кластеру	Сильні сторони	Слабкі сторони
Російська	- сприяння розвитку співробітництва між підприємствами та освітніми організаціями; - інвестування в розвиток транспортної інфраструктури, яке реалізується з урахуванням завдань розвитку кластеру; - підвищення інтенсивності розвитку малого та середнього бізнесу	- недостатній рівень організаційного розвитку кластеру (відсутність практики стратегічного планування розвитку кластеру); - відсутність системи ефективних інформаційних комунікацій між учасниками кластеру; - обмежений доступ до іноземних ринків
Японська	- наявність високопрофесійних спеціалістів світового рівня; - наявність підприємства – лідера, який зможе скоординувати навколо себе інші організації в період формування кластеру; - бюджетне фінансування на розвиток кластеру	- за рахунок значної віддачі від масштабу виробництва малі фірми абсолютно не конкурентоспроможні; - зосередженість дослідницької інфраструктури в декількох великих мегаполісах, що стримує розвиток кластера
Австрійська	- кластер забезпечує підприємства оптимальними партнерськими відносинами, це дозволяє приймати правильні стратегічні рішення, розуміти на який продукт буде попит у майбутньому	- не сформовано єдиних підходів до організації технопарків
Італійська	- здатність до експансії за мірою підвищення технологічного рівня кластера;	- крупні банки погано пристосовані до роботи з кластерами
Іспанська	- наявність технопарків, що дозволяє підвищити технологічний рівень і конкурентоспроможність підприємств кластеру	- застосування кластерної концепції лише в певних регіонах або галузях промисловості
Американська	- кластери забезпечують постійні зв'язки між урядом, підприємництвом та громадськістю; - дозволяють сформувати нові ідеї відносно шляхів покращення економічного середовища	- відсутня єдина модель, що дозволяє з високим ступенем точності визначити всі необхідні характеристики кластера

Початковий капітал надають адміністрації штатів, а потім залучаються кошти приватних компаній. Процес утворення кластеру в США представлена на рис. 1.

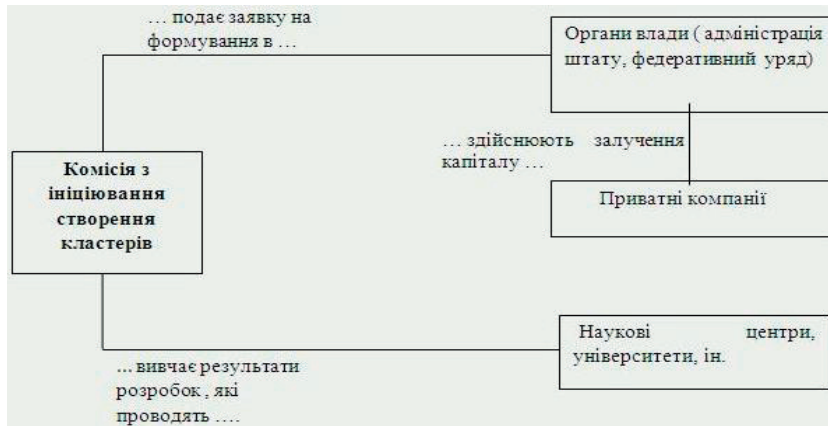


Рис. 1. Механізм формування кластера в США

На рис. 1 жирним курсивом виділені учасники які є ініціаторами створення кластера.

Дещо інакше підходять до створення кластерів у Японії. У відмінності від США, де за результатами досліджень наукових центрів приймаються рішення про утворення та фінансування кластерів, у Японії ця робота проводиться в 2 етапи. Для консолідації наукового потенціалу та впровадження його в виробництво створюються технопарки. Вони сприяють швидкому розвитку ділових та науково-технічних зв'язків. За мірою розвитку технопарки стають центрами взаємодії освіти і науки з промисловістю за активної державної підтримки на різних рівнях влади і є основою створення майбутнього кластера (рис. 2).

Великий японський кластер складається з одного головного підприємства, яке користується послугами двох або трьох рівней субпідрядних фірм, які розташовуються, зазвичай, у географічній близькості до нього. Замість вертикальної інтеграції, самостійні субпідрядники першого рівня зв'язані з головним підприємством довготривалими договорами. Таким же чином встановлюються зв'язки постачальників першого та наступних рівнів.



Рис. 2. Механізм формування кластера в Японії

Японська модель найбільше застосування має у випадку виробництва технологічно складного продукту, який потребує більших постійних витрат (наприклад,

витрати на дослідження і розробки) та великої кількості комплектуючих. При цьому для споживача важлива висока якість продукту.

Австрійська модель формування кластеру полягає в тому (рис. 3), що ініціатором створення кластера виступає державна політика. Вона стимулює розвиток зв'язків між дослідними інститутами та промисловим сектором, шляхом спрощення адміністративного регулювання інноваційних програм. Ці програми, які виконуються Австрійським інститутом економічних досліджень разом з Національним дослідним центром, направлені на збір та обробку необхідної інформації з наступною розробкою рекомендацій зі створення кластера. При цьому робота з консолідації діяльності малих та середніх підприємств контролюється Австрійським діловим агентством та Державною консалтинговою компанією, які мають свої відділення у всіх регіонах. При сприянні цих організацій утворюється ділова інфраструктура, розвиваються промислові мережі, формується кластер [4].



Рис. 3. Механізм формування кластера в Австрії

В Іспанії кластери представлені науковими та технологічними парками (технопарками), їх підтримка здійснюється на регіональному рівні. За останні роки активність технопарків зростає, кількість фірм, наукових та інших організацій розташованих в технопарках зростає на 11%. Таким чином технопарки в Іспанії є місцем зосередження інноваційних підприємств, завдяки таким факторам: розвинена інфраструктура та зв'язок, близькість до університетів та можливість використання їх науково-дослідної бази, реалізація проектів на національному рівні, ін. Крім того технопарки дозволяють підвищити конкурентоздатність компаній, дозволяють швидко здійснювати передачу інноваційних технологій від досліджень у виробництво, це в свою чергу дозволяє підвищити технологічний рівень та конкурентоспроможність підприємств.

У Росії ініціатором формування організацій розвитку кластерів виступають органи виконавчої влади та місцевого самоврядування, вони також надають пільги на реалізацію заходів розвитку кластерів.

При цьому фінансування підтримується із коштів державного бюджету, в тому числі – в рамках реалізації заходів державної підтримки малого та середнього бізнесу. Транспортно-логістичні кластери розвиваються в тих регіонах, де є великий транспортний потенціал.

У Росії є позитивні приклади становлення транспортно-логістичних кластерів. Так, проект „Південний вузол, промислово-транспортного кластера Ростовської агломерації передбачає будівництво міжнародного аеропорту „Південний” у Батайську, зміну залізничних потоків, створення 4-смугової дороги Москва – Сочі, універсального порту, технопарку, логістичного комплексу, що дозволить збільшити валовий регіональний продукт Ростовської області.

Поєднання в одному місці морського, річкового, повітряного транспорту, розвинутого залізничного вузла, автошляхів зумовлює велику привабливість цієї території [5].

ТЛК формується також у Самарській області, розвиток кластеру буде здійснюватися на основі укладення партнерських угод між різними галузями транспорту у рамках кластеру для надання комплексних послуг споживачам, створення єдиної логістичної бази даних для оптимального вибору перевезення вантажів клієнта, створення та розвитку єдиної транспортної інфраструктури.

Стратегічна мета кластеру: взаємодія всіх учасників транспортного бізнесу з метою надання споживачам комплексних послуг з перевезення, досягнення єдиного цілісного розвитку транспортно-логістичної інфраструктури [6].

Італійська модель кластеру складається з великої кількості малих фірм – конкурентів, які об'єднуються у різноманітні асоціації для підвищення своєї конкурентоспроможності. У такій моделі кластера важливі горизонтальні зв'язки між компаніями, а також „соціальні зв'язки, між робітниками. Державна політика у відношенні щодо організації кластеру, як правило, 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. Все це дозволило Італії виробляти до 90% конкурентоздатної продукції [7].

Проведений SWOT-аналіз дозволяє висунути гіпотезу, що італійська модель ведення кластерної політики є найбільш прийнятною для Харківської області. Тому що в такій моделі передбачається державна програма підтримки малих та середніх підприємств, орієнтованість йде на співпрацю виробництва з науковим середовищем. Головну роль в такій моделі віддають малим підприємствам, які діють у рамках територіально-організаційних об'єднань (індустріальних округів). Зосередження в ме-

жах одного кластера багатьох малих фірм полегшує об'єднання зусиль для досягнення певного результату.

На четвертому етапі потрібно сформувати систему управління ТЛК, тобто визначити джерела та обсяги фінансових ресурсів, можливі джерела державної підтримки, розробити стратегії функціонування кластера.

Джерелами фінансування ТЛК можуть бути власні кошти (кошти учасників кластера) або залучені кошти, державного чи місцевого бюджету, інвестиції підприємств та організацій, тощо.

П'ятий етап створення ТЛК передбачає оцінку ефективності функціонування кластеру з позиції загальнодержавних інтересів та з позиції зацікавленості учасників ТЛК.

Для учасників кластеру ефективністю функціонування ТЛК є [8, 9, 10]: зниження перешкод входу у галузь; зниження витрат за рахунок ефекту масштабу; можливість задіяти органи влади у рішенні загальних проблем; розвиток інноваційної діяльності, прогресуючих технологій за рахунок тісних зв'язків з розробниками; оптимізація виробничо-технологічних процесів; інвестування малих підприємств за рахунок коштів учасників кластеру, а значить, можливість вистояти на ринку у конкурентній боротьбі з крупними іноземними фірмами; збереження самостійності та можливість здійснення конкуренції всередині кластеру; інтенсивний обмін інформаційними, фінансовими, інноваційними ресурсами; створення єдиного для ТЛК інституту логістичних посередників і операторів (організаторів системи товароруку), що дозволить скоротити операційні витрати окремих компаній на утримання власного штату логістів та диспетчерів; доступ до засобів транспорту інших учасників ТЛК; можливість розумного «перетягування» частини вантажів з автомобільного на залізничний транспорт, що особливо важливо в умовах критичного стану автомобільних доріг і перевантажених автотранспортних підходів до обласного центру; спрощення процедур перетину митного кордону.

З позиції загальнодержавних інтересів ефективністю функціонування ТЛК слід вважати [8, 9, 10]: виявлення проблем в економіці регіону; створення ефективних механізмів взаємодії держави і бізнесу; посилення незалежності регіону від економічної ситуації в країні; стимулювання розвитку малого та середнього бізнесу в регіоні; розвиток супутніх виробництв та послуг бізнесу для обслуговування потреб основних виробників конкурентоспроможності продукції; забезпечення нормальних умов функціонування ринків логістичних послуг Харківської області; збільшення надходжень до бюджету за рахунок підвищення ділової активності в регіоні; залучення зовнішніх та внутрішніх інвесторів у перспективні виробництва.

Економічна сукупність ефективності створення кластеру полягає в тому, щоб при комплексному підході на кожну одиницю витрат було більш істотно підвищення прибутку, ніж при функціонуванні кожного підприємства окремо (досягнення синергетичного ефекту) [9, 11].



---

### 3. Висновки

---

Створення ТЛК в Харківській області надасть великі можливості для ефективної співпраці транспортних підприємств, посилить їх конкурентні переваги на ринку послуг, надасть розвиток малому та середньому бізнесу.

Учасники ТЛК матимуть змогу обмінюватись інформаційними, фінансовими, інноваційними

ресурсами, зберегти самостійність та можливість здійснювати конкуренцію всередині кластеру та ін. Кластерний підхід забезпечить надійне та ефективне функціонування транспортної системи, що задовольнить попит на перевезення пасажирів і вантажів; підвищить продуктивність, а саме покращить якість сервісного обслуговування, скоротить терміни доставки, збільшить об'єми пасажирських та вантажних потоків.

---

### Література

1. Mersey Beats Drum for Maritime Expansion. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.maritimejournal.com/archive-101/2003/march/news/mersey\\_beats\\_drum\\_for\\_maritime\\_expansion](http://www.maritimejournal.com/archive-101/2003/march/news/mersey_beats_drum_for_maritime_expansion).
2. Кислий, В. Розвиток транспортно–логістичних кластерів в Україні [Текст] / В. Кислий, Т. Жарик // Журн. Економіка України - 2011. - №12. – С. 28 – 37.
3. ХАРЬКОВСКИЙ РЕГИОН. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://kharkov.vbelous.net/region.htm>.
4. Помитов, С. А. Мировая экономика // Опыт создания кластерных структур [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ekportal.ru/page-id-1910.html> - Название с экрана.
5. Гриценко, С. Стратегія випереджального розвитку транспортно–логістичних кластерів в Україні [Текст] / С. Гриценко // Журн. Маркетинг в Україні – 2007. - №2. – С. 56-60.
6. Транспортно–логістический кластер в Самарской области [Электронный ресурс] – Режим доступу: [http://www.protown.ru/russia/obl/articles/articles\\_1073.html](http://www.protown.ru/russia/obl/articles/articles_1073.html) - Название с экрана.
7. Новые формы организации инновационного процесса [Электронный ресурс] – Режим доступу: <http://subcontract.ru>.
8. Помитов, С. А. Мировая экономика // Кластеры: характеристика и модели [Электронный ресурс] – Режим доступу: <http://ekportal.ru/page-id-1805.html> - Название с экрана.
9. Альошинський, Є.С. Стратегія розвитку регіональної транспортної системи на базі формування ТКЛ Харківської області [Текст] / Є.С. Альошинський. – Харків: Департамент інноваційного розвитку промисловості і транспортної інфраструктури, 2012. – 17с.
10. Альошинський, Є.С. Концепція диверсифікації діяльності залізничного транспорту України на основі створення регіональних транспортно–логістичних кластерів [Текст] / Є.С. Альошинський, Є.І. Балака, Ю.В. Шульдінер, С.О. Світлична, Г.О. Сіваконева // Залізничний транспорт України. – Київ, 2012. – №6, 24-28.
11. Варналій, З.С. Державна регіональна політика України: особливості та стратегічні пріоритети [Текст] / З.С. Варналій. – К., НІСД, 2007. – С. 592-598.