



Парубець О. М.

## ДОСЛІДЖЕННЯ СУТНОСТІ МЕРЕЖЕВИХ ОБ'ЄДНАНЬ ТРАНСПОРТУ ЯК ЕКОНОМІЧНОЇ КАТЕГОРІЇ

У статті представлені основні результати дослідження мережеских об'єднань транспорту як історичної, філософської, юридичної та економічної категорій. Розкрито сутність понять «мережескі об'єднання транспорту», «мережі підприємств транспорту», «мережескі транспортні структури» та розглянуто їх складові елементи. Визначено вплив таких новоутворень у транспортній сфері на подальший розвиток економіки.

**Ключові слова:** мережескі об'єднання транспорту, взаємодія, мережі, мережескі структури, інтеграція, консолідація.

### 1. Вступ

Глобалізаційні та інтеграційні процеси, що відбуваються на світовому та національному рівнях, подальше поглиблення розподілу праці, ринків збуту, розвиток інформаційно-комунікаційних технологій тощо призводять до необхідності розвитку нових організаційних форм і структур управління взаємодією різних видів транспорту, заснованих на використанні мережеских підходів. Процеси консолідації суб'єктів різних сфер економічної діяльності, засновані на мережеских підходах, почали активно розвиватися на початку 60-х років минулого століття. На сьогоднішній день ефективно функціонують торговельні, туристичні, готельні, фінансові, виробничі та інші види мереж, створені мережескі структури кластерного типу, ефективна діяльність яких неможлива без співпраці з підприємствами транспорту і наданням останніми транспортних послуг високої якості у відповідності до зростаючих вимог споживачів.

Поодиноким підприємствам транспорту дуже складно співпрацювати з різними видами новоутворених і функціонуючих мереж і мережеских структур, особливо тих, що діють на транснаціональному та транскордонному рівнях, по причині відсутності відповідних ресурсів, знань та досвіду, в зв'язку з чим вони втрачають свою конкурентоспроможність та клієнтську базу. Вихід з ситуації можна знайти завдяки розвитку процесів мережизації в транспортній сфері та розробки відповідного понятійного і методологічного інструментарію формування та розвитку мережеских об'єднань транспорту, що обґрунтовує актуальність проведеного дослідження.

### 2. Аналіз літературних даних та постановка проблеми

Дослідження існуючого понятійно-категоріального апарату потребує виокремлення базової системно-предметної сфери, центральним елементом якої виступає взаємодія різних видів транспорту.

Вагомий внесок у розвиток теоретико-методологічних основ взаємодії різних видів транспорту зробили такі вітчизняні і закордонні вчені, як В. Л. Дикань [1], О. П. Кутах [2], С. М. Резер [3], Є. М. Сич [4], Ю. М. Цветов [5] та багато інших.

Питання взаємодії різних видів транспорту досліджуються на протязі тривалого періоду часу і потребують постійного вдосконалення під впливом трансформаційних змін, що відбуваються в світовій і національній економіці. В більшості вищезазначених праць під взаємодією різних видів транспорту розуміють їх злагоджену роботу в загальному процесі перевезень вантажів і пасажирів, на ефективне здійснення якої впливають фактори правового, економічного, технічного, технологічного, організаційного й управлінського характеру.

Найбільш поширеною формою мережескої взаємодії підприємств є кластерна. Процеси становлення, розвитку секторальної транспортної кластеризації досліджували С. І. Гриценко [6], О. А. Єрмакова [7], Б. Ю. Козирь [8], В. В. Лифар [9], В. М. Осипов [7], І. Г. Смирнов [10] та інші.

В. В. Лифар, оцінюючи можливості транспортної кластеризації на регіональному рівні, визначає транспортний кластер як інтеграційну форму господарювання, що дозволить об'єднати транспортні організації і спрямувати всі ресурси на розбудову транспортної та логістичної інфраструктури [9].

І. Г. Смирнов, досліджуючи процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському Союзі та Україні зазначає, що вони проходять із запізненням у порівнянні з формуванням кластерів у інших секторах економіки [10].

Досліджуючи різницю між поняттями «кластер» та «мережі», С. Аліг, А. Боде, Т. Б. Тальмон Л'Арме вказують на те, що кластери більш конкурентоспроможні на регіональному рівні, а мережі на глобальному [11].

Р. Хаггінс дає визначення мережеских структур як об'єднання двох і більше компаній, що мають загальні цілі, працюють над вирішенням загальних проблем і взаємодіють між собою на протязі тривалого періоду часу [12].

Мережескі структури на транспорті також можуть формуватися у формі альянсів. На думку Дж. Вебстера, мережева структура — це вільна гнучка коаліція, яка бере на себе виконання таких важливих функцій, як утворення альянсів та управління ними [13].

Створення глобальних союзів у формі альянсів полягає в об'єднанні підприємств транспорту з метою співпраці трудових, фінансових та науково-технічних

ресурсів для збільшення частки на ринку транспортних послуг, розподілу витрат і ризиків, зростання прибутку [14].

Не дивлячись на велику кількість робіт, присвячених взаємодії різних видів транспорту, питання формування і розвитку інтеграційних структур мережевого типу та застосування мережевих підходів в діяльності підприємств транспорту носять несистемний та фрагментарний характер. В сучасній економічній літературі існує велика кількість визначень мереж і мережевих структур, що породжує термінологічну невизначеність, при цьому рекомендації стосовно створення і функціонування мережевих об'єднань транспорту практично відсутні.

### 3. Об'єкт, мета та завдання дослідження

Об'єктом дослідження є процес формування та розвитку мережевих об'єднань транспорту.

Метою статті є розробка категорійного та понятійно-термінологічного апарату створення та розвитку мережевих об'єднань на транспорті.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі завдання:

- систематизувати існуючий категорійно-понятійний апарат теми дослідження;
- визначити сутність мережевих об'єднань транспорту як історичної, філософської, юридичної та економічної категорій;
- розробити комплекс взаємодіючих категорій, визначень та термінів для одержання нових теоретичних висновків і узагальнюючих положень.

### 4. Результати дослідження сутності мережевих об'єднань транспорту як історичної, філософської, юридичної та економічної категорій

Транспорт виступає складною, багатоаспектною, історичною категорією. Передумови розвитку транспорту важко встановити однозначно, але їх пов'язують з початком поглиблення суспільного поділу праці, розвитком обміну, торгівлі, зростанням воєнних потреб в епоху рабовласницького устрою і необхідністю виникнення нових доріг, винаходом колеса тощо. Першими видами транспорту були в'ючний та морський. Наприкінці 18 століття відбувається відокремлення транспорту в окрему галузь виробництва. Процеси мережизації на транспорті розпочалися з формуванням мережі автомобільних, морських, залізничних та повітряних шляхів сполучення, сукупність яких складає транспортну мережу. Мережеві підходи в транспортній сфері, що передбачають консолідацію транспортних підприємств в складі різноманітних мережевих об'єднань, отримали активний розвиток наприкінці минулого століття.

Філософське осмислення діяльності різних видів транспорту, в основному, полягає в дослідженні розвитку транспорту при взаємодії з іншими підсистемами і, особливо, людиною [15]. В основу побудови мережевих об'єднань транспорту закладається взаємодія між підприємствами різних видів транспорту та іншими економічними агентами, тому розвиток таких новоутворень у транспортній сфері базується на розумінні філософської генези та філософських методів. Філософське трактування взаємодії характеризує її як процес, внутрішня

єдність якого здійснюється у безперервному стані змін його елементів, і якому притаманні сталі взаємозв'язки, за допомогою яких суб'єкти впливають один на одного. Визначення сутності понять, що виникають в процесі формування і розвитку інтеграційних структур мережевого типу на транспорті, потребує постійного їх узгодження і корелювання з вихідними та базовими філософськими категоріями.

Досліджуючи мережеві об'єднання транспорту як юридичну категорію, треба зазначити, що вони функціонують в існуючому законодавчо-нормативному полі, яке потребує суттєвого доопрацювання в напрямку законодавчого визначення відповідних термінів та положень стосовно врегулювання прав власності підприємств транспорту як мережевих партнерів на землю, об'єкти нерухомості, транспортні засоби, ресурси тощо.

В статті 40 Господарського Кодексу України зазначається, що утворення об'єднань підприємств у випадках, передбачених законодавством, здійснюються за умов одержання згоди на це Антимонопольного комітету України. Підстави для надання згоди на концентрацію суб'єктів господарювання визначаються законом [16].

У Декреті Кабінету міністрів України «Про об'єднання державних підприємств транспорту і дорожнього господарства» зазначається, що такі об'єднання забезпечують створення належних умов для безперервної роботи транспорту та задоволення потреб народного господарства і населення у перевезеннях, утворюються та ліквіднуються Міністерством інфраструктури України за погодженням з Антимонопольним комітетом України. В документі вказується на те, що державні підприємства можуть вийти із складу об'єднання лише за згодою вищезазначеного Міністерства. Таке об'єднання функціонує як єдина господарська структура, має права юридичної особи, формує фонд розвитку підприємств, що входять до його складу за рахунок відрахувань частини їх прибутку [17].

До складу мережевих об'єднань транспорту також будуть входити підприємства державної, комунальної і приватної форми власності. Мережеві коаліції на транспорті можуть мати формальний і неформальний характер, в зв'язку з чим відбудеться трансформація інституційної структури управління на транспорті в напрямку узгодження вертикальної координації з управлінською децентралізацією та пошуку ефективних управлінських рішень, впливу представників влади на процеси їх створення, регулювання і контролю діяльності.

В умовах розвитку мережевої економіки в діяльності підприємств транспорту відбуваються трансформаційні зміни, які потребують економічного обґрунтування. Процес формування мережевих об'єднань транспорту, пов'язаний з активізацією економічної діяльності, а саме посиленням тенденцій об'єднання окремих країн, створенням міждержавних економічних союзів, єдиного ринку та єдиної транспортної мережі країнами ЄС та ЄАЕС, консолідацією підприємств різних сфер економічної діяльності в складі різноманітних інтеграційних структур мережевого типу, необхідністю вирішення системних проблем в діяльності національних підприємств транспорту, викликаних дефіцитом власних, складністю отримання залучених і позикових коштів, зношенням основних засобів, відставанням транспортних технологій від інформаційно-комунікаційних технологій, що впроваджуються в окремих секторах економіки,

зростанням конкуренції, особливо з боку європейських перевізників.

Транспорт являє собою сукупність економічних відносин, які мають тенденцію до постійного розвитку та передбачають забезпечення процесу перевезень вантажів та пасажирів, надання спектру транспортних послуг, сприяє розвитку матеріального і нематеріального виробництва, приймає участь у продовженні виробничого процесу та збуті готової продукції, забезпечує розвиток зовнішньоекономічних та транзитних зв'язків, міжнародного туризму.

Одним із дієвих і перспективних напрямків усунення невідповідності між рівнями розвитку економіки та транспорту є активізація процесів формування мережевих об'єднань в транспортній сфері, що дасть змогу прискорити процеси входження в європейський транспортно-економічний простір, збільшити частку транспорту у ВВП держави та ВРП регіонів України, прискорити реалізацію інноваційно-інвестиційних проектів в транспортній сфері. Як економічна категорія, мережеві об'єднання транспорту являють собою сукупність економічних відносин в процесі створення, обміну, розподілу і споживання різноманітних об'єктів власності, ресурсів, досвіду, знань. Мережевому формату відносин притаманний розподільчий характер, що полягає в розподілі мережевих благ, фінансових результатів діяльності, витрат, ризиків, відповідальності між підприємствами-партнерами.

За своїм економічним змістом мережеві об'єднання транспорту як сучасна форма інтеграції суб'єктів транспортної діяльності передбачають отримання конкурентних переваг на внутрішньому і міжнародному ринках транспортних послуг за рахунок швидкого реагування на зміни попиту споживачів, а також взаємодії і координації підприємств різних видів транспорту між собою та іншими економічними агентами на основі використання сумісних проектів, технологій, ресурсів [18].

Узагальнення теоретичних досліджень стосовно дефініції понять «мережа» і «мережева структура» дає змогу зробити висновок, що дані терміни мають міждисциплінарний характер, який обумовлює існуючі відмінності їх трактування в залежності від конкретної галузі наукового знання [19].

В науковій роботі О. М. Боличова та А. С. Михайлова зазначається, що формування мережевих зв'язків — це природний процес в еволюції організаційної структури фірм під впливом стрімких змін умов господарювання. Саме складність причинно-наслідкових зв'язків при здійсненні мережевого співробітництва обумовлює різноманітність форм мережевих об'єднань [20].

Визначимо взаємозв'язок основних понять в системі формування мережевих відносин на транспорті.

Мережа транспортних підприємств являє собою складну просторову відкриту систему, до складу якої входять суб'єкти транспортної діяльності, які здійснюють взаємодію в межах визначеної території на міжнародному, транскордонному, міжрегіональному, місцевому та міжфірмовому рівнях, між якими існують багатоаспектні та багатосторонні зв'язки на рівні суб'єктів, об'єктів, структурних елементів, що входять до їх складу [18].

В більшості літературних джерел ототожнюють поняття «мережі» і «мережева структура».

О. А. Сущенко, Л. М. Буздаков трактують мережеву структуру як форму організації господарської діяльності,

що заснована на мережевій взаємодії її учасників, за допомогою об'єднання їх економічних інтересів, ресурсів, компетенцій та потенційних можливостей і спрямована на отримання додаткового прибутку й підвищення їх конкурентоспроможності завдяки зростанню гнучкості, адаптивності та використанню спільного потенціалу мережі [21].

На думку автора статті, поняття «мережеві транспортні структури», охоплює теоретико-методологічні основи мережевої взаємодії суб'єктів транспортної діяльності та процесів мережизації у транспортній сфері і потребує чіткого встановлення принципів, методів, закономірностей, класифікаційних ознак, топології побудови, визначення ступеня підпорядкованості, видів і форм взаємозв'язків.

Мережева взаємодія являє собою систему багатосторонніх взаємовигідних зв'язків, які формуються як між різними суб'єктами транспортної діяльності, так і з іншими економічними агентами, передбачають їх сумісну діяльність, спрямовану на вирішення окреслених проблем з урахуванням змін зовнішнього середовища, рішення яких можливе тільки завдяки об'єднанню досвіду, знань, технологій, ресурсів і зусиль усіх мережевих партнерів.

Така взаємодія можлива тільки у разі досягнення балансу інтересів суб'єктів транспортного бізнесу та органів державної влади і місцевого самоврядування, збереження державного регулювання транспортної сфери поряд з лібералізацією окремих видів транспортної діяльності, проведення політики сприяння розвитку мережевих структур у транспортній сфері.

## **5. Обговорення результатів дослідження сутності мережевих об'єднань транспорту як історичної, філософської, юридичної та економічної категорій**

В економічній літературі дослідницький простір стосовно створення інтегрованих об'єднань мережевого типу на транспорті знаходиться в процесі формування і потребує вдосконалення та розширення існуючого категоріально-понятійного апарату.

Представлені у статті результати дослідження сутності мережевих об'єднань транспорту як історичної, філософської, юридичної та економічної категорій дають змогу зрозуміти всю складність взаємозв'язків, які виникають в процесі їх створення і розвитку та складають основу формування теорії мережевої взаємодії підприємств різних видів транспорту.

## **6. Висновки**

У результаті проведених досліджень:

1. Встановлено, що науково-теоретичні основи дослідження стосовно формування і розвитку мережевих об'єднань у транспортній сфері носять фрагментарний характер та потребують розробки відповідного понятійно-категоріального апарату.

2. Виявлено логічно взаємопов'язані і структурно-упорядковані поняття, категорії, терміни яким притаманні властивості системності та динамічного розвитку.

3. Визначено сутність мережевих об'єднань транспорту та їх складових елементів, таких як мережі транспортних підприємств і мережеві транспортні структури.

**Література**

1. Дикань, В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети [Текст]: зб. наук. пр. / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2006. — № 13. — С. 13–20.
2. Кутах, О. П. Моделирование транспортных систем [Текст]: монографія / О. П. Кутах. — К.: Університет економіки і технологій транспорту, 2004. — 195 с.
3. Резер, С. М. Взаимодействие транспортных систем [Текст] / С. М. Резер. — М.: Наука, 1992. — 320 с.
4. Сич, Є. М. Організаційно-економічні проблеми взаємодії транспортних мереж суміжних країн [Текст] / Є. М. Сич, О. М. Парубець. — К.: Логос, 2012. — 218 с.
5. Цветов, Ю. М. Организация совместной работы различных видов транспорта [Текст] / Ю. М. Цветов, В. А. Лысенков, Ю. М. Смелянский. — К.: Техника, 1985. — 191 с.
6. Гриценко, С. И. Стратегия развития транспортно-логистических кластеров в Украине [Текст]: автореф. дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05 / С. И. Гриценко; Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. — СПб., 2009. — 41 с.
7. Осипов, В. М. Світовий досвід створення та функціонування морських кластерів [Текст] / В. М. Осипов, О. А. Єрмакова // Вісник соціально-економічних досліджень. — 2009. — Вип. 36. — С. 305–311.
8. Козырь, Б. Ю. Кластерные системы в проектах развития морских торговых портов Украины [Текст] / Б. Ю. Козырь // Управління розвитком складних систем. — 2011. — № 6. — С. 99–103.
9. Лифар, В. В. Організаційно-правові аспекти формування транспортного кластера в регіоні [Текст] / В. В. Лифар // Маркетинг і менеджмент інновацій. — 2014. — № 2. — С. 188–196.
10. Смирнов, І. Г. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському союзі [Текст] / І. Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. — 2012. — № 6. — С. 15–21.
11. Bode, A. Research note: clusters vs. networks – a literature-based approach towards an integrated concept [Text] / A. Bode, T. B. T. l'Armee, S. Alig // International Journal of Globalisation and Small Business. — 2010. — Vol. 4, № 1. — P. 92–110. doi:10.1504/ijgsb.2010.035333
12. Huggins, R. The success and failure of policy-implemented inter-firm network initiatives: motivations, processes and structure [Text] / R. Huggins // Entrepreneurship & Regional Development. — 2000. — Vol. 12, № 2. — P. 111–135. doi:10.1080/089856200283036
13. Webster, J. Networks of collaboration or conflict? Electronic data interchange and power in the supply chain [Text] / J. Webster // The Journal of Strategic Information Systems. — 1995. — Vol. 4, № 1. — P. 31–42. doi:10.1016/0963-8687(95)80013-g
14. Подреза, С. М. Авіаційні альянси як наслідок глобалізації економіки в світовій авіації [Електронний ресурс] / С. М. Подреза, В. О. Новак, Г. С. Гуріна // Проблеми системного підходу в економіці. — К.: НАУ, 2010. — № 28. — Режим доступу: \www/URL: http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/210/200
15. Гольц, Г. А. О философии транспорта [Электронный ресурс] / Г. А. Гольц // Материалы XI международной (14-й Екате-

ринбургской) научно-практической конференции «Проблемы экономики, организации и управления реструктуризацией и развитием предприятий промышленности, сферы услуг и коммунального хозяйства», 14–15 июня 2005 г. — Екатеринбург, 2005. — Режим доступа: \www/URL: http://www.waksman.ru/Russian/Systems/g2005.htm

16. Господарський кодекс України [Електронний ресурс]: Кодекс від 16.01.2003 № 436-IV / Верховна Рада України. — Режим доступу: \www/URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/436-15
17. Про об'єднання державних підприємств транспорту і дорожнього господарства [Електронний ресурс]: Декрет від 17.03.1993 № 20-93 / Кабінет Міністрів України. — Режим доступу: \www/URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/20-93
18. Парубець, О. М. Методологічні основи розвитку мережеских об'єднань підприємств транспорту [Текст]: монографія / О. М. Парубець. — Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2015. — 364 с.
19. Парубець, О. М. Взаємозв'язок категорій «мережа» і «мережева структура» як інтеграційних об'єднань підприємств транспорту [Електронний ресурс] / О. М. Парубець. — Ефективна економіка. — 2014. — № 3. — Режим доступу: \www/URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2870
20. Большев, О. Н. Особенности трансформации сетевых объединений в экономике [Текст] / О. Н. Большев, А. С. Михайлов // Балтийский регион. — 2014. — № 3(21). — С. 41–55. doi:10.5922/2074-9848-2014-3-3
21. Сущенко, О. А. Развитие управления сетевыми формами взаимодействия бизнес-структур [Текст]: зб. наук. пр. / О. А. Сущенко, Л. М. Буздаков // Управління проектами та розвиток виробництва. — 2011. — № 3(39). — С. 52–56.

**ИССЛЕДОВАНИЕ СУЩНОСТИ СЕТЕВЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ ТРАНСПОРТА КАК ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КАТЕГОРИИ**

В статье представлены основные результаты исследования сетевых объединений транспорта как исторической, философской, юридической и экономической категорий. Раскрыта сущность понятий «сетевые объединения транспорта», «сети предприятий транспорта», «сетевые транспортные структуры» и рассмотрены их составляющие элементы. Определено влияние таких новообразований в транспортной сфере на дальнейшее развитие экономики.

**Ключевые слова:** сетевые объединения транспорта, взаимодействие, сети, сетевые структуры, интеграция, консолидация.

*Парубець Олена Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, кафедра фінансів, банківської справи та страхування, Чернігівський національний технологічний університет, Україна, e-mail: Olena.parubets@gmail.com.*

*Парубець Елена Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, кафедра финансов, банковского дела и страхования, Черниговский национальный технологический университет, Украина.*

*Parubets Olena, Chernihiv National University of Technology, Ukraine, e-mail: Olena.parubets@gmail.com*