

Розділ 4

Проблеми управління інноваційним розвитком

УДК 332.122:338.47

JEL Classification: O18, R49

Лифар Владислава Віталіївна,

*д-р екон. наук, доцент, завідувач кафедри маркетингу,
Запорізький національний технічний університет (м. Запоріжжя, Україна)*

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО КЛАСТЕРА В РЕГІОНІ

У статті на основі порівняльного аналізу надане авторське визначення транспортного кластера, визначено його зміст, структуру, організаційно-правову форму. У результаті запропоновано структуру транспортного кластера, що містить три блоки (бізнес, наука, влада). Подано концептуальну схему функціонування транспортного кластера, що розкриває взаємозв'язки з підприємствами інших кластерів.

Ключові слова: транспортний кластер, транспортний комплекс, управління, конкурентне середовище, транспортно-логістична інфраструктура.

Постановка проблеми. На сучасному етапі економіка регіону потребує застосування інноваційних підходів, форм і способів, ефективних з позицій маркетинг-менеджменту. Транспортний комплекс регіону є однією з галузей, використання транзитних можливостей і розвиток якої може стати передумовою економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності регіону. Маркетингове управління транспортним комплексом передбачає цілеспрямовану координацію всіх учасників ринку транспортних послуг, спрямовану на підвищення конкурентоспроможності українських перевізників, модернізацію транспортної системи. Як найбільш перспективну інноваційну форму розвитку транспортного комплексу доцільно визначити транспортний кластер. Засновником кластерного підходу є М. Портер, який вказував, що «конкурентоспроможні національні галузі не розподілені рівномірно по всій економіці, а зв'язані в те, що можна назвати «кластерами» (пучками), які складаються з галузей, залежних одна від одної» [1, с. 175]. Як свідчить світовий досвід, формування кластерної системи є однією з основних умов підвищення ефективності розвитку країни, ринкових відносин, окремих підприємницьких структур, регіонів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вченими напрацьовано достатньо матеріалів стосовно організації різних типів кластерів (промислових, виробничих, галузевих, регіональних). Окремі організаційні та економічні аспекти проблеми кластерного розвитку регіонів знайшли своє відображення в доробках зарубіжних

вчених М. Енрайта [2], К. Кетельса [3], В. Прайса [4]. Серед українських вчених потрібно зазначити праці М. Войнаренка [5], Г. Клейнера [6], В. Дубницького [7], І. Мартиняка [8], Н. Мікули [9]. Однак, як показав аналіз літератури за тематикою, найменш дослідженим є транспортний кластер, питанням формування якого присвячені праці С.І. Гриценка [10], І.М. Годя (транспортно-логістичний кластер) [11], С.В. Крижановського (морський кластер) [12], а також напрацювання російських вчених Є.Б. Кібалова [13], І.Ю. Квятковської [14].

Метою дослідження є визначення організаційно-правових аспектів формування транспортного кластера. Об'єкт дослідження – формування транспортного кластера в регіоні. Предмет дослідження – зміст, форма та взаємозв'язки транспортного кластера.

Викладення основного матеріалу. Аналіз визначень кластерів, які надані різними авторами у своїх наукових працях, дозволяє стверджувати, що головною ознакою кластерів є географічна близькість підприємств і організацій, їхня технологічна взаємозалежність або взаємодоповнюваність, а також тісна співпраця з органами регіонального управління та науковими установами. Серед основних причин підвищеного інтересу до кластерів виділено такі: 1) інтегровані властивості кластерів; 2) пошук оптимальних рішень у територіально-виробничому аспекті; 3) необхідність різкого посилення інноваційної компоненти економіки; 4) сподівання на підвищення конкурентоспроможності національної економіки; 5) тенденції групування і консолідації капіталів, що можуть привести до активізації процесів інтеграції підприємств [7].

Узагальнюючи на основі порівняльного аналізу визначення кластерів і тлумачення їх сутності, можна сформулювати таке визначення поняття транспортного кластера: це об'єднання географічно близьких, взаємодіючих і взаємодоповнювальних транспортних компаній та пов'язаних із ними сервісних організацій у межах єдиного ланцюга створення вартості, що тісно співпрацюють із науковими, навчальними закладами та органами влади, з метою здійснення транспортних послуг на високому рівні.

На думку Л.Г. Ахтарієвої, особливості кластера полягають не стільки в комплексності, скільки в наявності внутрішнього конкурентного середовища [15, с. 57]. На сьогодні прийнято розрізняти три основні типи кластерів:

- кластери з регіонально обмеженим масштабом діяльності всередині різних секторів економіки регіону;
- кластери з вертикальними зв'язками в певних секторах (галузях) міжрегіонального або національного масштабу діяльності;
- галузеві кластери.

Також виділяють промислові, технологічні, наукові та інноваційні кластери.

Сучасні кластери є важливою формою зі складною багаторівневою організацією. Різні кластери мають неоднаковий ступінь взаємної міжфірмової взаємодії: від порівняно простих мережевого типу асоціацій до багаторівневих коопераційно-конкурентних утворень. Склад кластерів не є стандартним.

В основу транспортного кластеру покладене формування транспортно-логістичної системи, а центром такого кластера може бути транспортно-логістичний центр. Стратегічною метою транспортного кластера є забезпечення розвитку всіх учасників транспортного бізнесу, зокрема транспортно-логістичної інфраструктури, для комплексного обслуговування транспортних перевезень, в тому числі транзитних.

Ефективній роботі транспортних кластерів часто перешкоджає організація інформаційної взаємодії між учасниками кластера, тобто відсутність системи

інформаційного обміну, побудованої на принципах міжвідомчої взаємодії. Така інформаційна система дозволить спростити та прискорити процес формування транспортно-логістичних ланцюгів. На думку С. Крижановського, головною перешкодою формування морського кластера в Україні є відсутність ефективної і діючої системи співробітництва між органами влади всіх рівнів, учасниками ринку транспортних послуг та вченими [12].

На підставі узагальнення досліджень і напрацювань щодо кластерів можна запропонувати структуру транспортного кластера, спеціалізація якого залежить від наявних та розвинених у регіоні видів транспорту, а також від міжрегіональної співпраці (рис. 1).

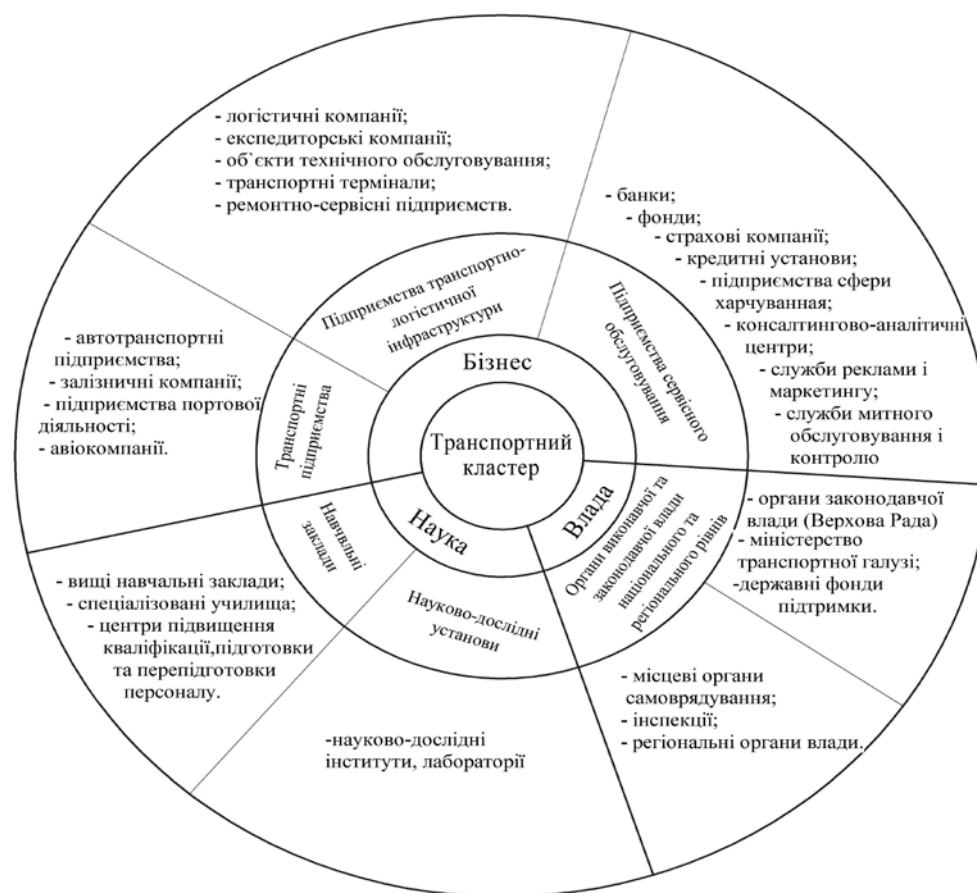


Рисунок 1 – Структура транспортного кластера

Транспортний кластер містить три основні блоки: бізнес, науку, владу, які повинні гармонічно співпрацювати в процесі досягнення спільної мети – здійснення транспортної діяльності. Центром кластера найчастіше буває декілька потужних компаній, які складають «ядро», при цьому між ними зберігаються конкурентні відносини, на що, до речі, звертав увагу й М. Портер в одному зі своїх тлумачень того,

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

що він розуміє під кластером: «...об'єднання фірм у певних галузях, що конкурують, але разом з тим ведуть спільну роботу» [1, с. 37]. Цим кластерне об'єднання відрізняється від картелю або фінансової групи. Навколо цього ядра концентрується значна кількість малих та середніх фірм, які теж взаємодіють і конкурують між собою. Підприємства регіону або регіонів, об'єднавшись у кластер, одержують можливість ефективніше відстоювати свої інтереси на рівні місцевих органів влади та місцевого самоврядування, а також брати участь у великих інвестиційних проектах.

Транспортний кластер складається з таких елементів: підприємства транспортного комплексу; підприємства транспортно-логістичної інфраструктури; підприємства сервісного обслуговування; організації фінансового сектору економіки; органи законодавчої і виконавчої влади різних рівнів, що лобюють інтереси кластера на регіональному та державному рівнях; науково-дослідні організації та навчальні заклади, що проводять дослідження, перевірку стандартів, підготовку спеціалістів. Діяльність підприємств транспортного кластера може бути безпосередньо пов'язана з підприємствами інших кластерів (рис. 2).

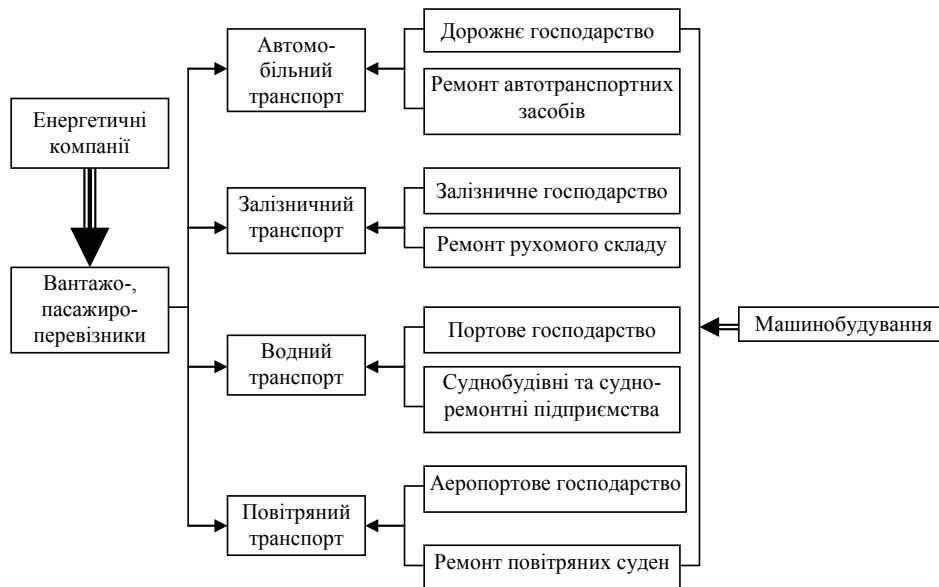


Рисунок 2 – Концептуальна схема функціонування транспортного кластера

За формою взаємовідносин кластери можуть формуватися як із регламентованими правовими стосунками між учасниками, наприклад на основі спільного договору, так і без договірної регламентації. Наприклад, згідно із Цивільним кодексом України правовою основою створення кластера може бути договір про спільну діяльність. Відповідно до Господарського кодексу України (ст. 120) водночас кластер може мати організаційно-правове оформлення у вигляді асоціації як договірною об'єднання юридичних осіб, створеного з метою постійної координації їх господарської діяльності, при централізації однієї або декількох управлінських функцій, при збереженні самостійності й незалежності юридичних осіб, що входять до такого об'єднання.

Управління формуванням транспортного кластера повинне відбуватися на рівні облдержадміністрації за умови підтримки галузевих органів управління і мати комплексний характер. Для визначення центру кластера необхідно визначити провідний вид транспорту в регіоні. Транспортний кластер визначено як інтеграційну форму господарювання, що дозволить об'єднати транспортні організації і спрямувати всі ресурси на розбудову транспортної і логістичної інфраструктур з урахуванням особливостей функціонування і розвитку транспортної інфраструктури, а саме: залежність формування транспортної інфраструктури від географічних особливостей регіону; соціальна складова функціонування галузі, що вимагає врахування соціального ефекту під час прийняття управлінських рішень щодо розвитку транспортної інфраструктури; множина підвимогчій приналежності об'єктів транспортної інфраструктури, що значно ускладнює процес її управління, координацію її експлуатації, розвитку і фінансування; висока капітало- та фондоемність транспортних об'єктів, тривалі терміни їх створення, державне регулювання інвестиційних процесів, пов'язаних із розвитком транспортної інфраструктури (банківські відсотки, амортизаційна політика, оподаткування та ін.); системний характер складових елементів із глибоким взаємозв'язком та взаємозамінністю з яскраво вираженими властивостями синергії та емерджентності.

Основною метою створення транспортного кластера є досягнення кооперації, об'єднання довгострокового характеру, спрямованого на формування і виконання спільних програм на регіональному ринку. Реалізація цієї мети передбачає побудову стратегічної структури кластера у вигляді блоків, між якими повинен бути досягнутий високий ступінь координації.

Розвиток транспортного кластера необхідно розглядати як певну програму, що становить сукупність взаємозв'язаних проектів. Джерелом основного фінансового результату кластера (кластерної ренти) є координація діяльності учасників у процесі реалізації цих проектів. Будь-який проект передбачає замовника, виконавця, джерела фінансування, споживачів. Оскільки характерною рисою кластерних проектів є вибудова нових зв'язків, формування координації, насамперед потрібно визначитися, хто є ініціатором проекту, хто його реалізує, а потім конкретний склад учасників. Функціонування кластера можливе лише за певних умов: зацікавленість бізнесу, якому вигідно підвищити прибутковість своєї діяльності за рахунок кластерної кооперації; підтримка регіональної влади, що відіграє роль каталізатора формування кластера; формування інноваційного середовища, що сприяє взаємодії учасників, підтримання малого і середнього бізнесу.

Дослідження, проведені на прикладі Запорізької області, дозволили визначити, що до складу транспортного кластера увійдуть головні транспортні підприємства регіону: Запорізька дирекція залізничних перевезень, автопідприємства з вантажних перевезень, Бердянський морський торговельний порт, Запорізький річковий порт, Запорізький міжнародний аеропорт. Центральною ланкою транспортного кластера стануть залізнична компанія і компанії-автоперевізники, оскільки ці види транспорту є провідними за обсягами вантажних перевезень у регіоні.

Робота автоперевізників значно залежить від якості автомобільних доріг і придорожної інфраструктури. Обов'язково в кластері бере участь Служба автомобільних доріг Запорізької області. Автомобільні дороги зв'язують усі підприємства регіону. Одним із основних завдань транспортного кластера є реконструкція транспортних шляхів. Оскільки автомобільний та залізничний транспорт визначено як провідний у Запорізькому регіоні, то потрібна модернізація автомобільних

шляхів та залізничної колії, що особливо актуально у зв'язку з введенням в експлуатацію нових потягів *Hyundai*, які розвивають швидкість до 160 км/год, тоді як сучасний стан колії, зокрема окремих ділянок, за умовами техніки безпеки не дозволяє перевищувати швидкість 70 км/год. Компанії-учасники кластера, з одного боку, виконуватимуть конкуруючу функцію (між ними зберігаються конкурентні відносини), а з іншого – взаємодоповнювальну, підтримувальну. Наприклад, у Запорізького аеропорту є комплексний обґрунтований стратегічний план розвитку, однак відсутні кошти на його реалізацію. Через співпрацю у транспортному кластері з'являються можливості для втілення стратегічного плану за появи зацікавлених учасників. З організаційно-правової точки зору транспортний кластер матиме оформлення у вигляді асоціації.

Висновки. Отже, формування транспортного кластера в регіоні має складний, системний характер, повинне відбуватися з урахуванням зазначених організаційно-правових аспектів, зокрема запропонованої структури та змісту. Лише завдяки високому ступеню взаємодії транспортних підприємств регіону можливо створення і функціонування транспортного кластера, що сприятиме становленню конкурентоспроможної регіональної економіки. Предметом **подальших досліджень** стане механізм формування транспортного кластера та співвідношення інтересів основних учасників проекту.

1. Портер М.Э. Конкуренция ; пер. с англ. / М.Э. Портер. – М. : Вильямс, 2000. – 495 с.
2. Enright M.J. Survey on the Characterization of Regional Clusters: Initial Results / M.J. Enright // Working Paper, Institute of Economic Policy and Business Strategy: Competitions Program, University of Hong Kong, 2000. – 25 p.
3. Ketels C. Cluster Initiatives in Developing and Transition Economies / C. Ketels, G. Lindqvist, O. Solvell. – Stockholm : Center for Strategy and Competitiveness ; 1-st ed., 2006. – 38 p.
4. Price W. Conceptual Approaches For the Clusters Formation in Khmelnytsky Region / W. Price // Економіст. – 2008. – №10. – С. 24-26.
5. Войнаренко М. Кластери як полюси зростання конкурентоспроможності регіонів / М. Войнаренко // Економіст. – 2008. – №10. – С. 27-30.
6. Клейнер Г.Б. Синтез стратегий кластера на основе системно-интеграционной теории [Електронний ресурс] / Г.Б. Клейнер, Р.М. Качалов, Н.Б. Нагрудная // Отраслевые рынки. – 2008. – №5-6(18). – Режим доступу: <http://www.kleiner.ru/arpab/klaster.html>.
7. Дубницький В.И. Пути развития региональной экономики: аспекты эффективности кластеризации / В.И. Дубницький, С.А. Маковецкий, В.А. Бокій // Прометей: регіональний зб. наук. праць з економіки. – Донецьк : ДЕГІ, 2008. – Вип. №1(25). – С. 48-59.
8. Мартиняк І.О. Методичні підходи до оцінювання розвитку кластерних ініціатив за участю інфраструктури / І.О. Мартиняк // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Серія: регіональний розвиток та транскордонне співробітництво. – Львів : ІРД НАН України, 2010. – Вип. 6(86). – С. 302-309.
9. Мікула Н.А. Сучасні підходи до визначення сутності та класифікації кластерів / Н.А. Мікула, В.Б. Базилук // Наукові записки. – Львів : УАД, 2011. – №1. – С. 138-145.
10. Гриценко С.І. Стратегія розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні: автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.05 / С.І. Гриценко. – Донецьк, 2011. – 41 с.
11. Годя І.М. Формування транспортно-логістичного кластера Закарпаття в контексті розвитку транскордонного співробітництва України: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.05 / І.М. Годя. – Ужгород, 2009. – 20 с.
12. Крыжановский С.В. Методические основы формирования морского кластера в Украине / С.В. Крыжановский // Экономические инновации. – Вип. 32. – 2007. – С. 130-137.
13. Кибалов Е.Б. Транспортно-логистический кластер Новосибирской области: модель формирования и оценки эффективности / Е.Б. Кибалов, К.Л. Комаров, К.А. Пахомов // Регион: экономика и социология. – 2007. – №3. – С.42-54.

14. Квятковская И.Ю. Формирование профиля информационной инфраструктуры регионального транспортного кластера / И.Ю. Квятковская // Вестник АГТУ. Серия: экономика. – 2007. – №4(39). – С. 57-59.

15. Ахтариева Л.Г. Кластерный механизм повышения конкурентоспособности региона / Л.Г. Ахтариева // Региональная экономика: теория и практика. – 2009. – №34(127). – С. 54-61.

В.В. Лыфар, д-р экон. наук, доцент, заведующий кафедрой маркетинга, Запорожский национальный технический университет (г. Запорожье, Украина)

Организационно-правовые аспекты формирования транспортного кластера в регионе

В статье на основе сравнительного анализа дано авторское определение транспортного кластера, определены его содержание, структура, организационно-правовая форма. В результате предложена структура транспортного кластера, которая включает три блока (бизнес, наука, власть). Представлена концептуальная схема функционирования транспортного кластера, раскрывающая взаимосвязи с предприятиями других кластеров.

Ключевые слова: транспортный кластер, транспортный комплекс, управление, конкурентная среда, транспортно-логистическая инфраструктура.

V.V. Lyfar, Doctor of Economics, Associate Professor, Head of the Department of Marketing, Zaporizhzhya National Technical University (Zaporizhzhia, Ukraine)

Organizational and legal aspects of regional transport cluster forming

The aim of the article. The objective of the work is to define the organizational and legal aspects of transport cluster forming transport, in particular its maintenance, form and intercommunications of participants.

The results of the analysis. In the article on the basis of comparative analysis of determination of clusters and interpretation of their essence by other scientists, authorial determination of transport cluster is given, its maintenance, structure and legal form, are also determined. In basis of transport cluster the forming of transport-logistic system lies, and the center of such cluster can be a transport-logistic center. The legal framework of creation of cluster can be an agreement about joint activity. At the same time a cluster can have organizational and legal registration as a contractual association of legal entities with preservation of their self-dependence and independence. Management of transport cluster forming must take place at the level of regional state administration on condition of support of branch organs of management and have a complex character. The offered structure of transport cluster includes three basic blocks: business, science, power. Between the blocks of cluster the high degree of co-ordination must be attained. The center of cluster mostly is formed by the few powerful transport companies of region, which constitute the «kernel». Round this kernel the significant amount of small and middle firms which also co-operate and compete between each other is concentrated. The enterprises of region or regions, uniting in a cluster, obtain the possibility to defend their interests more effectively at the level of local authorities and local self-government, and also to participate in the large investment projects.

Ultimately transport cluster is determined as an integration form of manage which will allow uniting transport organizations and pointing all resources at development of a transport and logistic infrastructure taking into account the features of functioning and development of a transport infrastructure. The development of a transport cluster should be examined as a certain program which is an aggregate of interrelated projects. The source of basic financial result of cluster (cluster rent) is co-ordination of activity of participants in the process of realization of these projects. The functioning of cluster is possible only at certain terms: the personal business interest, support of regional power, forming of innovative environment.

Conclusions and directions of further researches. Thus, the forming of transport cluster in a region has difficult, system character; it must take place taking into account the noted organizational and legal aspects, in particular, offered structure and maintenance. Only due to the high degree of co-operation of transport enterprises of region possibly creation and functioning of transport cluster which will assist becoming of competitive regional economy. The subject of further researches the mechanism of transport cluster forming and correlation of interests of basic participants of project will become.

Keywords: transport cluster, transport complex, management, competitive environment, transport and logistical infrastructure.

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

1. Porter, M.E. (2000). *Konkurentsia [Competition]*. (Trans). Moscow: Williams [in Russian].
2. Enright, M.J. (2000). Survey on the Characterization of Regional Clusters: Initial Results. *Working Paper, Institute of Economic Policy and Business Strategy: Competitions Program, University of Hong Kong* [in English].
3. Ketels, C., & Lindqvist, G., & Solvell, O. (2006). *Cluster Initiatives in Developing and Transition Economies*. Stockholm: Center for Strategy and Competitiveness [in English].
4. Price, W. (2008). Conceptual Approaches For the Clusters Formation in Khmelnytsky Region. *Economist, 10*, 24-26 [in English].
5. Voinarenko, M. (2008). Klastery yak poliusy zrostantia konkurentospromozhnosti rehioniv [Clusters as the poles of growth of the regions' competitiveness]. *Economist – Ekonomist, 10*, 27-30 [in Ukrainian].
6. Kleiner, H.B., & Kachalov, R.M., & Nahrudnaia, N.B. (2008). Sintez stratehii klastera na osnove systemno-intehratsionnoi teorii [The Synthesis of Strategies of Cluster Based on the System-integration Theory]. *Otraslevyie rynki – Branch Markets, 5-6(18)*. Retrived from <http://www.kleiner.ru/arpab/klaster.html> [in Russian].
7. Dubnitskii, V.I., & Makovetskii, S.A., & Bokii, V.A. (2008). Puti razvitiia rehionalnoi ekonomiki: aspekty effektivnosti klasterizatsii [The Ways of Regional Economy Development: Aspects of Efficiency of Clusterization]. *Prometey – Prometheus, 1(25)*, 48-59 [in Russian].
8. Martyniak, I.O. (2010). Metodichni pidhody do otsiniuvannia rozvytku klasternykh initsiativ za uchastiu infrastruktury [The Methodical Approaches to the Estimation of Development of Cluster Initiatives with Infrastructure Participation]. *Sotsialno-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy. Serii: rehionalnyi rozvytok ta transkordonne spivrobitnictvo – Social and economical problems of modern period of Ukraine. Regional Development and Transborder Cooperation, 6(86)*, 302-309 [in Ukrainian].
9. Mikula, N.A., & Bazyluk, V.B. (2011). Suchasni pidhody do vyznachennia sutnosti ta klasyfikatsii klasteriv [The Modern Approaches to the Determination of Essence and Classification of Clusters]. *Naukovi zapysky – Scientific notes, 1*, 138-145 [in Ukrainian].
10. Hrysenko, S.I. (2011). Stratehii rozvitku transportno-logistychnykh klasteriv v Ukraini [Strategy of development of transport-logistic clusters in Ukraine]. *Extended abstract of Doctor's thesis*. Donetsk: DonIEPD [in Ukrainian].
11. Hodia, I.M. (2009). Formuvannia transportno-lohistychnoho klasteru Zakarpattia v kontesti rozvytku transkordonnoho spivrobitnytstva Ukrainy [The Forming of Transport-logistic Cluster of Zakarpattia in the Context of Ukraine Transfrontal Collaboration Development]. *Extended abstract of candidate's thesis*. Uzhgorod: UNU [in Ukrainian].
12. Kryzhanovskii, S.V. (2007). Metodicheskiie osnovy formirovaniia morskoho klastera v Ukrainie [Methodical Bases of the Marine Cluster Forming in Ukraine]. *Ekonomicheskiie innovatsii – Economical Innovations, 32*, 130-137 [in Russian].
13. Kibalov, E.B., Komarov, K.L., & Pakhomov, K.A. (2007). Transportno-lohisticheski klaster Novosibirskoi oblasti: model formirovaniia i otsenki effektivnosti [Transport-logistic Cluster of the Novosibirsk area: model of forming and estimation of efficiency]. *Region: ekonomika i sotsiologiya – Region: economy and sociology, 3*, 42-54 [in Russian].
14. Kviatkovskaia, I.Yu. (2007). Formirovaniie profil'ia informatsionnoi infrastruktury rehionalnogo transportnogo klastera [The Forming of Profile of Informative Infrastructure of a Regional Transport Cluster]. *Vestnik AGTU. Serii: ekonomika – ASTU Bulletin. Series: Economics, 4(39)*, 57-59 [in Russian].
15. Ahtariieva, L.H. (2009). Klasternyi mehanizm povysheniia konkurentosposobnosti rehiona [Cluster Mechanism of Region Competitiveness Increasing]. *Rehionalnaia ekonomika: teoriia i praktika – Regional economy: theory and practice, 34(127)*, 54-61 [in Russian].

Отримано 10.04.2014 р.