

4.2 Дослідження транспортно-логістичних кластерів: міжнародний та вітчизняний досвід

Вступ. Вивчення вітчизняного та зарубіжного досвіду кластеризації національної економіки дозволило розглядати функціонування транспортно-логістичних кластерів як відкритих систем, на вході у які перебувають матеріальні, фінансові, трудові та інші ресурси, відокремлені господарюючі одиниці, інституції, органи влади, а на виході – продукція, прибуток, синергетичний ефект, інновації тощо. Дані кластери складаються із керівної та керованої підсистем. Органи управління кластерами можуть формуватися із представників керованої підсистеми, регіональних органів виконавчої влади чи у змішаній формі.

Викладення основного матеріалу. Транспортно-логістичні кластери об'єднують численні транспортні підприємства, транспортні вузли, транспортно-логістичні центри та шляхи сполучення в єдину систему, і таким чином досягається ефект синергії в досягненні цілей транспортно-логістичної діяльності [70].

Основними суб'єктами транспортно-логістичних кластерів виступають транспортні та транспортно-експедиторські компанії, транспортно-логістичні центри, термінальні комплекси (рис. 1). Вони забезпечують переміщення вантажів, їх перевантаження, обробку (пакування, маркування, розміщення, кріплення, пломбування тощо) і зберігання; здійснюють документальне і митне оформлення вантажів, розробляють оптимальний маршрут транспортування; забезпечують схоронність вантажів на всьому ланцюгу транспортно-логістичних операцій (рис. 1.).

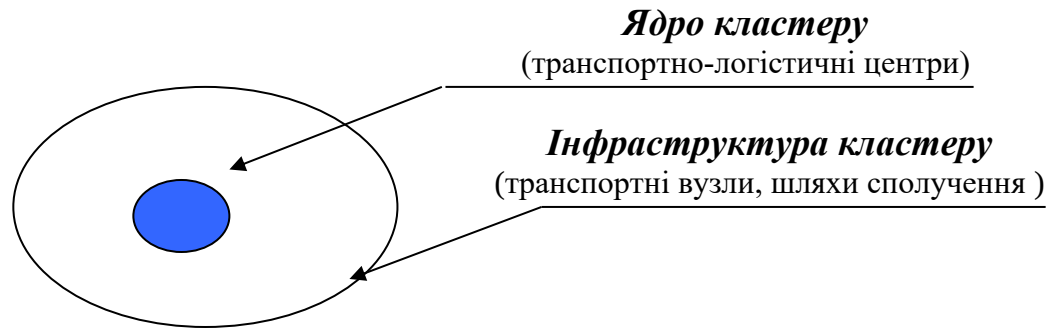


Рис. 1. Структура транспортно-логістичного кластеру

Джерело: [власна розробка]

Дослідженнями встановлено створення транспортно-логістичних центрів на території Європейського Союзу та досліджень у цій сфері в науці сформувалася класифікація транспортно-логістичних центрів. Виділяють п'ять категорій транспортно-логістичних центрів [71]:

1. Основні транспортно-логістичні центри загальноєвропейського значення.
2. Основні транспортно-логістичні центри частково загальноєвропейського значення.
3. Другорядні транспортно-логістичні центри регіонального значення.
4. Національні допоміжні транспортно-логістичні центри.
5. Регіональні допоміжні транспортно-логістичні центри.

У багатьох частинах світу кластери розуміють як географічні об'єднання, як правило, навколо конкретної господарства. Медичні технології, енергетика, космічні подорожі, транспорт, фінанси - всі вони характеризуються реальними географічними скупченнями, які постійно удосконалювалися природним чином.

На підставі аналізу досліджень сучасних науковців [70, 71, 73, 74, 76], кластери підприємств слід розглядати як екосистеми компаній та установ певної галузі народного господарства, які розташовані поруч і мають достатні ресурси та потенціал для розвитку і реалізації спеціалізованих знань, надання послуг, співпраці з постачальниками, та які пов'язані спільними і зовнішніми чинниками.

Як показує світовий досвід, асоціація логістичних платформ (Europlatforms EEIG), транспортно-логістичний центр (ТЛЦ) становить собою певний район, в якому вся діяльність стосовно транспортування, обробки, розподілу вантажів у внутрішніх та міжнародних перевезеннях здійснюється на комерційній основі різними операторами [72].

У будь-якому великому місті можна спостерігати різні етапи розвитку і функціонування територіальних транспортно-логістичних комплексів. Як правило, при незначному рівні розвитку, територіальні ТЛК забезпечують потреби населення у мобільності та вантажних перевезеннях лише в межах міської агломерації. Їх доцільно розглядати як кластери на основі міського транспорту.

У територіальних ТЛК присутні як пасажирський, так і вантажний сектори, які функціонують і розвиваються завдяки загальній та спеціалізованій інфраструктурі.

За останніми даними, які оприлюднені Європейською кластерною обсерваторією, в ЄС функціонує 72 кластери, специфікою діяльності яких є транспортні та логістичні послуги.

Інформація щодо найбільш ефективних ТЛЦ ЄС за даними Europlatforms EEIG (табл. 1).

Таблиця 1

Найбільш ефективні ТЛЦ ЄС за даними Europlatforms EEIG

Місце в рейтингу	ТЛЦ	Країна	Загальна площа, га	Транспортне сполучення
1.	Interporto Verona	Італія	250	авто – залізн. – авіа
2.	GVZ Bremen	Німеччина	475	авто – залізн.
3.	GVZ Nürnberg	Німеччина	337	авто – залізн. – річка
4.	GVZ Berlin Süd	Німеччина	440	авто – залізн.
5.	Plaza Logistica Zaragoza	Іспанія	61	авто – залізн.
6.	Interporto Nola Campano	Італія	300	авто – залізн.
7.	Interporto Padova	Італія	110	авто – залізн.

Продовження таблиці 1

8.	Interporto Bologna	Італія	420	авто – залізн.
9.	GVZ Leipzig	Німеччина	600	авто – залізн. – авіа
10.	Interporto Parma	Італія	254	авто – залізн.
11.	ZAL Barcelona	Іспанія	150	авто – залізн. – море – авіа
12.	Interporto di Torino	Італія	300	авто – залізн.
13.	BILK Logistics Center	Угорщина	100	авто – залізн.
14.	Interporto Novara	Італія	18	авто – залізн.
15.	CLIP Logistics	Польща	10	авто – залізн.
16.	Delta 3 Dourges	Франція	333	авто – залізн. – море
17.	GVZ Berlin West	Німеччина	226	авто – залізн. – річка
18.	Cargo Center Graz	Австрія	15	авто – залізн.
19.	GVZ Südwestsachsen	Німеччина	172	авто – залізн.
20.	DIRFT Daventry	Великобританія	190	авто – залізн.

Джерело: узагальнено з використанням матеріалів [70].

Один з найбільших транспортно-логістичних центрів Європи та світу розташовано в Італії – Bologna Freight Village (BFV), який функціонує з 1972 р., обслуговує 16% міжнародного вантажообігу.

На його базі вперше в Європі почали використовувати різні види транспорту для вантажних перевезень та надавати супутні послуги. Тому його вважають першим європейським мультимодальним транспортно-логістичним центром. В межах BFV проходить 5 головних залізничних ліній, 4 автомобільні шосе, функціонують різноманітні міжнародні логістичні та транспортно-експедиційні компанії, склади, митна служба, станції обслуговування [72].

Якщо розглядати Американський континент, то одним з найбільших ТЛЦ цієї частини світу є «АльянсТехас» (США). Це багатофункціональний об'єкт, в якому розміщено понад 170 компаній. Інфраструктура побудована з можливістю взаємодії видів транспорту: залізничного, автомобільного, авіаційного. Крім того, на території ТЛЦ «АльянсТехас» діє міжнародна зона вільної торгівлі.

Наприкінці 2020 року Європейська Бізнес Асоціація вперше провела експертне дослідження загального стану розвитку транспортної інфраструктури в Україні – Інфраструктурний індекс – у партнерстві з юридичними фірмами Agresa та Sayenko Kharenko. Так, інтегральний показник індексу склав 2,58 балів з 5-ти можливих. Дещо гіршою виявилася оцінка рівня інвестиційної привабливості України для реалізації інфраструктурних проектів. Тільки 8% експертів вважають його високим, тоді як, на думку 47%, він є задовільним, і ще 45% вважають його низьким.

Активізація процесів формування транспортно-логістичних кластерів в свою чергу сприятиме ефективному використанню транзитного потенціалу України.

Транзитний потенціал України пов'язаний з вдалим географічним розташуванням держави, але недостатньо розвинена та застаріла транспортна інфраструктура, не дають в повній мірі його використовувати. На теперішній час, в Україні функціонує близько 50 кластерів у різних регіонах країни та галузях, серед основних транспортних кластерів варто виділити наступні [74]:

- Закарпатська область: транспортно-логістичний кластер;
- Львівська область: Львівський кластер ІТ та бізнес-послуг;
- Одеська область: кластер «Одеса»;
- Тернопільська область: інноваційно-інвестиційний кластер;
- Херсонська область: транспортно-логістичний кластер «Південні ворота України».

На території транскордонного регіону можливим є формування транспортно-логістичного кластеру на основі урахування наступної сукупності факторів: показників перевезень; інноваційності рухомого складу; розвиненості транспортної інфраструктури і забезпеченості галузі трудовими ресурсами.

Стосовно прикордонного регіону Закарпатської області зазначимо, що відстань від обласного центру міста Ужгород до столиці країни міста Київ – 788 км, Праги – 900 км, Будапешта – 360 км, Бухареста – 865 км, Братислави – 545 км. Закарпаття вже має досить розвинену транспортну систему. Загальна

довжина автомобільних шляхів становить понад 3,5 тис. км, з яких 97% мають тверде покриття (рис. 2).



Рис. 2. Структура транспортно-логістичного кластеру
Закарпатської області

Джерело: [власна розробка]

Конкретно на прикладі Закарпатської області важливим є формування транспортно-логістичних центрів. На території Закарпатської області є організація однієї з складових частин інтермодальних перевезень – комбінованих перевезень автомобільним (залізничним, водним, повітряним) транспортом експортно-імпортних та транзитних вантажів, що прямують із країн Центральної і Південної Європи до країн СНД, Азії та у зворотному напрямку [75].

Спільнота провідних компаній у галузі інформаційних технологій, які об'єднані в ІТ-кластер, відкритий у Львові, спільно з університетами та міською владою покращують та розвивають ІТ у місті. Ці компанії взяли на себе ініціативу з проведення системних змін у бізнес-середовищі міста та країни.

Достатньо довгим та проблемним є процес створення в Одеському регіоні транспортного кластера «Одеса». Можливості даного кластеру визначаються здатністю інтегруватися в транс-європейську транспортну мережу TEN-T і забезпечити транзит вантажів і пасажирів між великими економічними центрами світу: Азіатсько-Тихо-океанським регіоном і Європейським союзом.

Основні складові кластеру «Одеса» представлені на рис. 3.



Рис. 3. Структура транспортно-логістичного кластеру «Одеса»

Джерело: [власна розробка]

До них слід віднести:

- внутрішні мультимодальні перевезення;
- глибоководний порт в Хаджибейському лимані;
- вантажний термінал Одеського аеропорту;
- Міжнародний центр високих технологій B-ZONE;
- комплексна лінія електротранспорту Одеської агломерації;
- Зелений острів у центрі Одеси [76].

Такий потужний потенціал даного кластеру дозволить стати найбільшим портово-промисловим комплексом Євразії. Ще однією важливістю даного кластеру є те, що кластер «Одесса» може задіяти всі транзитні можливості України до транс-Європейської транспортної сітки TEN-T, а також до існуючих євро-азійських транспортних коридорів [76].

В часи нестабільної економіки України, яка знаходиться у важкому стані, кластери можуть виникати і виживати за наявності таких умов: сприятливої кон'юнктури на ринку збуту і співпраці із сильними власниками та владними структурами, що беруть на себе частину ризиків і бажано витрат.

Найбільшу кількість інноваційних видів продукції введено на підприємствах Тернопільської, Запорізької, Львівської, Харківської областей. Основні напрями діяльності «Інноваційно-інвестиційного кластера Тернопілля» представлено на рис.4 [73]:

- інформаційні та телекомунікаційні технології;
- комунікаційні комп'ютерні мережі та системи;
- системи зв'язку та моніторингу;
- виробництво та прогресивні технології і технологічні процеси;
- впровадження методів дослідження втомності матеріалів в транспорті, тепловій та атомній енергетиці, авіабудуванні;
- створення програмного продукту.

Основою моделі розвитку ТЛК «Тернопілля» є системи освіти, науки та виробництва.

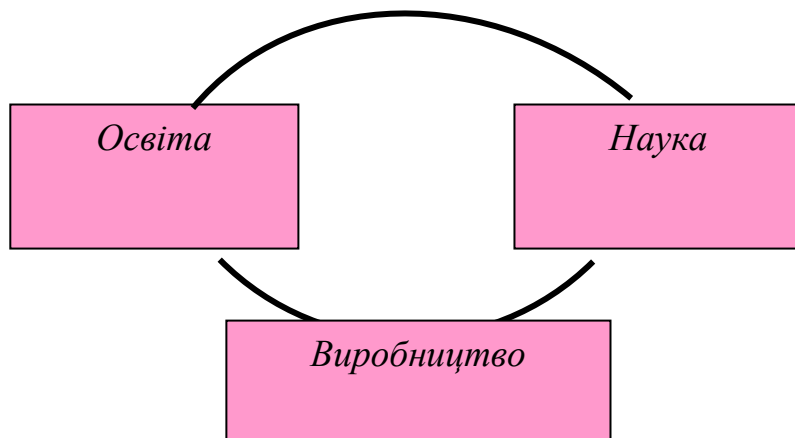


Рис. 4. Структура ТЛК «Тернопілля»

Джерело: [власна розробка]

А саме, даний кластер виступає як інноваційна структура, що об'єднує підприємства, організації, наукові установи тощо, які характеризуються географічною близькістю чи наявністю спільних технологій, навичок, стратегій розвитку тощо.

Для їх результативного формування і успішної діяльності слід забезпечити відповідне фінансування, належний рівень процесів управління, підвищення інноваційної складової.

Заслужують на особливу уваги ще один перспективний транспортно-логістичний кластер, який розташований в Херсонській області. У даний транспортно-логістичний комплекс об'єднано 106 підприємств та організацій, до яких належать 3 морських торгових порти, 7 річних портів, 5 суднохідних компаній.

Висновки. У результаті вивчення розглянутих моделей, а також процесів кластеризації в ряді європейських країн, вважаємо за доцільне зробити висновок відносно того, що національні моделі відрізняються низкою істотних ознак, серед яких: спрямування на виробництво інноваційної продукції; пріоритетність залучення інвестицій; наявність ядра кластерного розвитку та домінування мотивів розвитку коопераційних зв'язків між транспортними підприємствами.