Гриценко С.И.

канд. экон. наук, доцент кафедры маркетинга Донецкого национального университета (ДонНУ)

3ОПОЛНЯЯ КОРИДОРЫ

о развитии транспортно-логистических кластеров в Украине

Формирование национальной макрологистической системы и последующее ее вхождение в международную макрологистическую систему для Украины имеет первостепенное значение. Такой путь интеграции в мировое сообщество является наиболее эффективным. Формирование национальной макрологистической системы позволит вывести на новый уровень развитие инфраструктуры и усилить внутренние межрегиональные связи, что послужит катализатором для дальнейшего роста экономики.

процессе глобализации экономики основными участниками и конкурентами становятся не транснациональные корпорации, а территориально-производственные комплексы, то есть прототипы современных кластеров (1). Транснациональная корпорация, осуществляющая основную часть своих операций за пределами страны, в которой она зарегистрирована, не сочтет экономически целесообразным решать весь спектр проблем региона, - пусть даже там находится ее крупное производство (2).

Экономический потенциал региона в целом зависит от географически взаимосвязанной производительной деятельности расположенных внутри каждого кластера фирм, как совокупности конкурирующих в определенных областях однород-

ных элементов, образующих группу единиц, ведущих совместную работу, дополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний и кластера в целом.

Для развития кластера особого внимания заслуживают (1):

- интенсивность конкуренции в местных масштабах;
- общая среда для формирования нового вида экономической деятельности в данной местности;
- эффективность действия формальных и неформальных механизмов сведения вместе участников кластера.

При этом по мере эволюции кластера его участники начинают разрабатывать все более глобальные стратегии.

Созданию и развитию глобальных межгосударственных транспор-

тно-логистических макросистем способствуют транспортно-логистические кластеры, возникающие в результате наличия подходящих исторических, природных и экономических условий, географического положения, совокупности государственных законов и постановлений. состояния инфраструктуры региона. Они упростят процесс перемещения грузов между странами, улуч-ШАТ ДОСТУП К ИХ РЫНКАМ, ПОЗВОЛЯТ снизить затраты, трансформировать производственные и распределительные логистические сети Европы и Азии в компактную единую сеть, требующую меньшего количества технологического оборудования.

Основная идея кластерного подхода заключена в повышении уровня конкурентоспособности всех участников кластеров за счет эффекта масштаба, снижения издержек, за счет совместных проектов и оптимизации производственных цепочек и структур, доступа к специфическим материальным и человеческим ресурсам, обмене знаниями и технологиями.

Кластерный подход направлен на обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспортной системы, гарантировано и эффективно удовлетворяющей спрос на перевозки пассажиров и грузов и опирающейся на обновленную систему приоритетов. Акцент должен быть сделан на структурные изменения, на совершенствование правовых, экономических и административных механизмов, приводящих к устойчивому качественному развитию транспортной системы.

Глобализация транспортной системы (3) привела к развитию логисти-

ческих центров интермодального транспорта в системе международных транспортных коридоров (4), которые становятся не только полигоном для внедрения современных логистических технологий доставки грузов (интер-, мультимодальных, терминальных, ЈІТ, «от двери до двери») (5), логистических инновационных составляющих (6), но и основой для формирования транспортно-логистических кластеров.

Однако эта система международных транспортных коридоров не полностью отвечает геополитическим и экономическим интересам Украины. Она не обеспечивает транспортных подходов к ряду регионов, являющихся крупными участниками внешнеэкономической деятельности и не позволяет в полной мере использовать транспортные коммуникации Украины для обеспечения международных трансконтинентальных связей.

Располагая системой морских портов на Азово-Черноморском бассейне, развитыми сетями железных

созданию

и развитию глобальных

межгосударственных

транспортно-

ЛОГИСТИЧЕСКИХ

макросистем

способствуют

транспортно-

логистические кластеры

логистика

дорог и судоходных внутренних путей, протяженной сетью автомобильных дорог, комплексом международных аэропортов, воздушными трассами, проходящими над территорией страны в широтном и меридиональном направлениях и обеспечивающими эффективное использование воздушного пространства для международных и, прежде всего, транзитных перевозок, Украина обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроазиатских связей и потребности страны в перевозках пассажиров и грузов во всех видах сообщений.

Транзитность Украины является наиболее привлекательным товаром для стран Европы и Азии. Использование транзитного потенциала в полной мере, позволит существенно увеличить конкурентоспособность Украины на мировом рынке.

Стратегия развития Украины в условиях глобализации должна учитывать процессы внутренней интеграции экономических субъектов, углубления их взаимодействия и развития производственно-технологических СВЯЗЕЙ, СОВМЕСТНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ресурсов, объединения капиталов. Геостратегическое положение Украины, концентрация развитой транспортной инфраструктуры дают возможность обслуживать значительное количество международных транспортных сообщений, обеспечивать оптимальные пути транспортировки грузов и пассажиров.

В поле внешнего тяготения Украины находятся свыше 30 стран, по ее территории проходят самые

короткие и самые удобные пути по направлениям с Европы в Закавказье, Центральную Азию, Иран, Афганистан; с Польши, Скандинавских и Прибалтийских стран в порты Черного моря, страны Ближнего Востока.

Технологические мошности национальной транспортной инфраструктуры дают возможность ежегодно перевозить железными дорогами, внутренним водным и автомобильным транспортом и перерабатывать в портах свыше 60-70 млн. тонн и доставлять трубопроводным транспортом до 200 млн. тонн транзитных грузов. Однако фактические объемы транзита составляют лишь 200 млн. тонн, то есть имеющийся транзитный потенциал Украины используется на 70%, а на транспорте общего пользования (без трубопроводов) – лишь на 50% (3).

Иностранные транспортные компании занимают не менее 70% украинского логистического рынка (7). Неиспользованные возможности транзитного потенциала Украины и отечественных операторов рынка позволяют говорить о необходимости поиска резервов в формировании нормативно-правовой базы для создания транспортно-логистических кластеров, как качественно новой формы организации транспортных сообщений Украины, стран ближнего и дальнего зарубежья.

Первым шагом к внедрению модели кластеров в Украине стала программа «Подолье Первый», реализация которой началась в 1998 году в Хмельницком (8). Сегодня имеются возможности создания эффективного морехозяйственного кластера на юге Украины, где соседствуют судо-

строение с судоремонтом, отраслевая наука и портовое хозяйство (9), на базе планируемых портово-промышленных комплексов Причерноморья и Приазовья (10). Однако к настоящему времени в Украине еще не накопилась «критическая масса» предпосылок для свободного возникновения мезоструктур, образующих структурированную сеть наиболее тесно связанных между собой хозяйственными связями предприятий, то есть кластеров.

Это позволяет разработать стратегию опережающего развития транспортно-логистических кластеров (11), стержнем которой выступают: регионализация, максимальное подключение предприятий отдельных регионов к мощным межгосударственным транспортным коридорам (12) на макроуровне, логистическим центрам на микроуровне с использованием информационных технологий. При этом транспортно-логистический кластер как сеть транспортно-логистических цепей, приводящих организационно-экономический механизм международных транспортных коридоров в действие, является преобразователем КОНКРЕТНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПОТОКОВ.

Литература

- 1. Портер, Майкл, Э. Конкуренция. М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. 608 с.
- 2. Круглов Н. Веселье ... думать // Голос Украины.- № 123.- 8 июля 2005. c.10.
- 3. Блудова Т. Глобализация транспортной системы и понятие «транзитный потенциал страны». // Экономика Украины.- №10.- 2006. С.73-78.

- 4. Гриценко С.И. Концепция логистических центров интермодального транспорта в развитии транспортно-коммуникационных коридоров // Проблеми розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і залучення іноземних інвестицій: регіональний аспект. Збірник наукових праць. Донецьк: ДонНУ, 2004. С.685-689.
- 5. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и науч. Редакцией проф. В.И. Сергеева. М.: ИНФРА-М, 2004. 976 с.
- 6. Гриценко С.И. Логистическое инновационное обеспечение стратегии развития железнодорожного транспорта Украины. // Российское предпринимательство. №1. 2006. С.73-78.
- 7. Ангелин Д. Логика логистики // Бизнес.- № 43.- 2005. - C.66-70.
- 8. Паламарчук Г., Паламарчук А. Трансформация организационных структур в экономике Украины // Экономика Украины. №12, 2005. С.40-46.
- 9. Круглов Н. Что такое промышленная политика? // Голос Украины. №118, 1 июля 2005. С.8.
- 10. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка: Підручник / За ред. В.В. Ковалевського, О.Л. Михайлюк, В.Ф. Семенова. К.: Знання, 2006. 350 с.
- 11. Гриценко С.І. Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні // Маркетинг в Україні. 2007. №2.– С.56-60.
- 12. Сыч Е., Романенко Е. Проблемы развития транспортной системы приграничного региона // Экономика Украины. №11, 2001. C.31-35.