

**УДК 332.122 :339.9**

**В. І. ПЕРЕБИЙНІС  
М. О. ДЖАМАН  
О. В. ПЕРЕБИЙНІС  
Г. О. ГОНЧАРОВ**

## **ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КЛАСТЕРИ: СУТНІСТЬ, НАПРЯМИ РОЗВИТКУ**

У статті розглянуто тлумачення терміну «кластер», «транспортно-логістичний кластер». Досліджено інфраструктуру транспортно-логістичного кластеру. Обґрунтовано доцільність створення транспортно-логістичних кластерів у Полтавській області як у одному із центральних районів країни.

The article deals with the interpretation of the term "cluster", "transport and logistics cluster". Investigated the infrastructure of transport and logistics cluster. The expediency of creation of transport and logistics clusters in Poltava region as one of the central areas of the country.

Ключові слова: кластер, транспортно-логістичний кластер, регіональний логістичний кластер, транспортно-логістичний промисловий кластер.

**Подальший розвиток економіки України** багато вчених і практиків пов'язують із кластерізацією як вагомим чинником забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг. Сьогодні особливої актуальності набуває процес інтеграції підприємств у міжнародні відносини і найефективнішим шляхом є використання кластерного підходу.

**У вітчизняній та зарубіжній науковій літературі** визначення поняття «кластер», «логістичний кластер», «регіональний логістичний кластер» відображені у працях О.А. Єрмакової, Л.В. Яремена, С.І. Гриценко, Л.Б. Миротина.

---

© *Перебийніс В. І. - д.е.н., професор Полтавського університету економіки і торгівлі;*

© *Джаман М. О. - д.е.н., професор ВНЗ Укрспоживспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі», академік АЕН України;*

© *Перебийніс О. В. - к.е.н., керівник відділу логістики ТОВ «Полтавська логістична компанія»;*

© *Гончаров Г. О. - к.е.н., доцент Київського кооперативного інституту бізнесу і права*

**Мета даної статті полягає** у всебічному аналізі поняття «транспортно-логістичний кластер», визначенні напрямів розвитку транспортно-логістичних кластерів.

**Існує багато визначень поняття «кластер».** Привертає увагу тлумачення цього поняття О.А. Єрмаковою: кластер – концентрація навколо руху вантажів супровідних виробничих, сервісних та допоміжних підприємств, науково-дослідних, освітніх установ, сприятливі умови роботи яких забезпечуються місцевими та центральними органами влади [3]. У цьому визначенні, на наш погляд, акцентується увага на центральному місці вантажу як складової матеріального потоку (вантажопотоку).

У наукових публікаціях [5; 8] вживається термін «логістичний кластер» та «регіональний логістичний кластер». Нами виділені сутнісні характеристики зазначеного поняття:

- логістичний кластер спрямований на надання транспортно-логістичних послуг (А.В. Яремина);
- логістичний кластер – це об'єднання суб'єктів логістичної діяльності (Д.Ф. Крисанов);
- регіональний логістичний кластер має ядро – логістичні центри (Н.А. Мікула, А.Л. Ковальська, А.О. Хлопук);
- регіональний логістичний кластер функціонує на основі концепції логістики (В.Г. Алькема).

Аналізуючи наведені основні характеристики понять «логістичний кластер» та «регіональний логістичний кластер», варто зазначити, що визначення А.В. Яремина більш притаманне розумінню транспортно-логістичного кластера, оскільки йдеться про надання транспортно-логістичних послуг.

Транспортно-логістичний кластер, на наш погляд, є різновидом транспортно-логістичної системи. Під зазначеною системою С.І. Гриценко розуміє галузь економіки, що призначена для перевезення пасажирів і вантажів [2, с. 9]. Такий підхід, очевидно, характерний для макроекономічного рівня. Термін «логістична транспортна система» вживає Є.О. Голиков [1, с. 297], вважаючи, що логістичні підходи до виробничо-транспортної діяльності сприяють органічному поєднанню транспорту з виробництвом, які він обслуговує, і формуванню транспортно-логістичної системи (системи «виробництво-транспорт-розподіл»).

Транспортно-логістична система, на наш погляд [10, с. 20], включає сукупність суб'єктів транспортної логістики, що функціонують з метою оптимізації вантажопотоків у логістичних ланцюгах «постачання – виробництво – збут» за критерієм мінімуму логістичних витрат. Термін «транспортно-логістична система» є похідним від терміну «логістична система», але, на відміну від неї, підкреслює головну, інтегруючу роль транспорту в логістиці.

Низка науковців [6, с. 4–5] використовує термін «транспортно-логістична діяльність», «транспортно-логістичні системи і комплекси», «транспортно-логістичний сервіс».

Транспортно-логістичний кластер, на думку С.І. Гриценка [2, с.18], передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально та економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, регіональних та локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надавати якісний сервіс – внутрішнім чи зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат, у тому числі на базі залізничного транспорту як ключового компонента.

Під транспортно-логістичним кластером В. Кислий розуміє сконцентровану на певній території групу взаємопов'язаних підприємств, організацій та компаній, що спеціалізуються на наданні транспортно-логістичних послуг, а також пов'язаних із ними організацій, які активно взаємодіють зі споживачами логістичного сервісу та забезпечують конкурентні переваги відповідних територій [4]. Судячи зі змісту цього тлумачення, головним завданням транспортно-логістичного кластера є надання транспортно-логістичних послуг із метою забезпечення конкурентних переваг регіону.

Згідно з Концепцією створення кластерів в Україні, схваленої розпорядженням КМУ від 29.08.2008 р., транспортно-логістичні кластери як один із видів кластерів включають у себе комплекс інфраструктури і компаній, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів та операторів. Передбачено, що такий кластер може включати також організації з обслуговування об'єктів портової інфраструктури, транспортні компанії, логістичні комплекси та ін.

Зазначеною концепцією рекомендовано транспортно-логістичні кластери формувати в регіонах, які мають значний транзитний потенціал. Згідно з розрахунками Британського інституту Рендел завдяки своєму геополітичному становищу в Євразії між Росією, Центральною Азією та Європою й достатньо розвиненій мережі шляхів сполучення Україна має найвищий у Європі потенційний коефіцієнт транзитності. Однак наявний транзитний потенціал використовується на 70%, а на транспорті загального використання (без трубопроводів) – лише на 50% [2, с. 3–4].

Інфраструктура транспортно-логістичного кластера, на наш погляд, включає матеріально-речові елементи зазначеного кластера (як транспортно-логістичної системи), що забезпечують функціонування вантажів та супутніх їм потоків. Сюди мають відноситися транспортні та вантажно-розвантажувальні засоби, шляхи сполучення, склади та інші елементи транспортно-логістичної інфраструктури в регіоні.

Транспортно-логістичні промислові кластери регіонів України, концепцію яких запропоновано Н.В. Якименко та С.В. Міщенко [12], очевидно, є різновидом транспортно-логістичного кластера, спрямованого за забезпечення перш за все інтересів промисловості. Окремі дослідники в межах функціонування транспортно-логістичних систем виокремлюють окремі види транспортно-логістичних послуг, зокрема, контейнерні перевезення вантажів, які виконуються різними видами транспорту. Зокрема, застосування кластерного підходу для підвищення конкурентоздатності контейнерно-транспортної системи країни розглядає О. В. Москвичов [9]. Запропонований ним контейнерний кластер визначається як міжгалузеве утворення, що включає усі види діяльності, які прямо чи опосередковано пов'язані з організацією контейнерних перевезень і об'єднані спільним бізнес-процесом.

Методологію формування багаторівневої регіональної логістичної системи та проектно-орієнтованих кластерів як інтегруючих підсистем обґрунтовано В.Ф. Лукіних [7]. Дослідником запропоновано фокусно-інвестиційний підхід, що полягає у короткотерміновому об'єднанні у кластер зосереджених у межах інвестиційного проекту підприємств, які пропонують різноманітні товари та послуги. При даному

підході проектно-орієнтований кластер виконує місію логістичного бізнес-комунікатора й інтегратора в багаторівневій регіональній логістичній системі. Зазначений методологічний підхід до формування кластерів у межах регіональних логістичних систем, на наш погляд, дозволяє підвищити ефективність їх діяльності за рахунок оптимізації вантажопотоків (матеріальних потоків) та удосконалення логістичної інфраструктури регіонів.

Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, на думку Є.Є. Тулендієва [11, с. 3–4], передбачає формування системи регіональних транспортно-логістичних центрів, що утворюють у сукупності транспортно-логістичну систему – прообраз транспортно-логістичного кластера країни. Однак зазначена пропозиція, на наш погляд, не враховує складність управління транспортно-логістичним кластером на рівні країни.

Аналіз тлумачення поняття «транспортно-логістичний кластер» дозволяє виділити такі підходи:

- 1) формування транспортно-логістичних кластерів на основі регіонального підходу (Україна);
- 2) створення транспортно-логістичних кластерів на рівні держави (Росія, Казахстан).

Нам імпонує регіональний підхід до формування транспортно-логістичного кластера, який доцільно створити в Полтавській області як одному із центральних регіонів країни. Область має вигідне географічне становище, є перехрестям залізничних та автомобільних доріг, які сполучають північ і південь та захід і схід країни. Транспортна система області представлена усіма видами транспорту (за виключенням морського).

Зокрема, Полтавську область перетинають чотири залізничні магістри:

- 1) Лозова – Полтава – Ромодан – Гребінка (зі сходу до центру України);
- 2) Харків – Полтава – Кременчук, що поєднує північний схід України з півднем);
- 3) Бахмач – Ромодан – Кременчук із відгалуженням Лохвиця – Гадяч (з'єднує північ України з півднем);
- 4) Бахмач – Пирятин – Гребінка (поєднує північ і центр України).

Залізничні шляхи по області розміщені відносно рівномірно,

відстань населених пунктів від залізничних станцій не перевищує 50 км. Головними залізничними вузлами, які виконують роль регіональних логістичних центрів, є Полтава, Кременчук, Гребінка, Ромодан.

Автомобільним транспортом в області перевозиться більшість вантажів та пасажирів. По території області проходять чотири провідні автомагістралі:

1) європейський маршрут E40 – найдовший європейський автошлях довжиною 8500 км, що з'єднує французьке місто Кале через Європу і Середню Азію з казахським містом Ріддер біля кордону з Китаєм, включає в себе автошлях МОЗ Київ – Полтава – Харків – Ростов-на-Дону з відгалуженням Полтава – Красноград;

2) європейський маршрут E584, який є частиною пан'європейського транспортного коридору № 9, що бере свій початок у Полтаві й закінчується в румунському місті Слобозія (довжина 912 км), включає в себе автошлях M22 Полтава – Кременчук – Олександрія;

3) автомобільний шлях національного значення Н08 Бориспіль – Кременчук – Дніпропетровськ (430 км);

4) автомобільний шлях національного значення Н12 Суми – Полтава (154 км).

До провідних автошляхів, що проходять територією області, належать: Р11 Полтава – Красноград, Р42 Лубни – Ромодан – Миргород – Опішне, Р60 Київ – Пирятин – Ромни – Суми. Щільність автодоріг в області 0,31 км на 1 кв. км площі, що дещо перевищує середньоукраїнський показник (0,28 км).

Таке розташування залізничних і автомобільних доріг у області дозволяє найкоротшим шляхом транспортувати вантажі з Європи до Росії, Казахстану, Середньої Азії та з Росії до портів Чорного моря.

Річковий транспорт і основному представлений р. Дніпром із річковим портом у м. Кременчуці, частково – р. Сулою та р. Ворсклою, що дозволяє транспортувати водним шляхом вантажі з центру України до півдня, зокрема, до морських портів.

Інфраструктура авіаційного транспорту представлена аеропортом «Полтава», злітно-посадкова смуга якого дозволяє приймати і відправляти літаки максимальною вагою до 61 т. Аеровокзальний комплекс має пропускну здатність 400 пасажирів за годину.

Трубопровідний транспорт в області представлений газопроводами Уренгой – Помари – Ужгород, Щобелинка – Полтава – Київ, Єлецьк – Курськ – Кременчук – Бендери, а також нафтопроводом Кременчук – Херсон.

Достатньо високий рівень розвитку промисловості та сільського господарства в області, підприємства яких є основними вантажовласниками, зумовлює необхідність формування регіонального транспортно-логістичного кластера, метою чого є прискорення пропускнув здатності транспортно-логістичної системи.

Ядром транспортно-логістичного кластера можуть стати важливі логістичні регіональні центри: м. Кременчук, із його залізничною станцією, річковим портом, перетином автомобільних доріг у різних напрямках; м. Полтава, що знаходиться на перетині важливих національних залізничних та автодоріг, а також має сучасний аеропорт. Членами кластера можуть бути Полтавське відділення Південної залізниці, автотранспортні та транспортно-експедиційні підприємства, міжміські автобусні вокзали (станції), річковий порт м. Кременчука, аеропорт «Полтава», підприємства шяхового господарства, підприємства, що забезпечують технічне обслуговування рухомого складу та ін.

**Отже,** транспортно-логістичні кластери є важливим чинником забезпечення конкурентоспроможності України, враховуючи її значний транзитний потенціал. У Полтавській області є відповідна транспортно-логістична інфраструктура, яка може стати основою формування регіонального транспортно-логістичного кластера.

### **Бібліографія**

1. Голиков Е. А. **Маркетинг и логистика:** Учеб. пособие – 2-е изд. / Е. А. Голиков. – М. : Изд. дом «Дашков и Ко», 2000. – 412 с.
2. Гриценко С. И. **Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития:** монография / С. И. Гриценко. – СПб.: Изд-во СПб ГУЭФ, 2009. – 218 с.
3. Єрмакова О. А. **Роль кластерів у підвищенні міжнародної конкурентоспроможності регіону** / О. А. Єрмакова // Економіка промисловості. – 2009. – № 48.
4. Кислий В. **Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні** / В. Кислий // Економіка України. – 2010. – № 12. – С. 28–37.

5. Ковальська Л. Л. **Сутнісна характеристика регіонального логістичного кластера** / Л. Л. Ковальська, А. О. Хлопчук // Економічний форум. – 2011. – № 2.

6. **Логистика: управление в транспортно-логистических системах:** Учеб. пособие / Под ред. Л. Б. Миротина. – М. : Юристъ, 2002. – 414 с.

7. Лукиных В. Ф. **Теория и методология управления многоуровневой региональной логистической системой:** Автореферат диссертации д.э.н. 08.00.05. – СПб., 2011. – 40 с.

8. Мікула Н.А. **Передумови формування логістичного кластера у системі міжнародних транспортних коридорів** / Н.А. Мікула // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономич. сотрудничества «ГУАМ»: Сб. науч. тр. – В 2-х т. – Т. 2. – Ливадия – Донецк, 2007. – 766 с.

9. Москвичев О. В. **Кластерная политика в повышении конкурентоспособности контейнерно-транспортной системы страны** / О. В. Москвичев // Транспорт: наука, техника, управление: научн. информ. сб. – 2009. – № 1. – С. 31–33.

10. Перебийніс В. І. **Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: монографія** / В. І. Перебийніс, О. В. Перебийніс. – Полтава : РВЦ ПУСКУ, 2006. – 207 с.

11. Тулендиев Е. Е. **Научно-методические основы развития системы региональных транспортно-логистических центров** (на примере Республики Казахстан): Автореферат диссертации к.э.н. 08.00.05. – Москва, 2009. – 20 с.

12. Якименко Н. В. **Розвиток транспортно-логістично-промислових кластерів регіонів України** / Н. В. Якименко, С. П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 33. – С. 63–69.

**Рецензент:** д.е.н., професор Павлов В.І.