

УДК 330.4:334.021.012.42:351.71“313”

Онищенко О. В.

Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського

ЕТАПИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЯДРА КЛАСТЕРНОЇ СТРУКТУРИ

Досліджено необхідність застосування економічної кластеризації у вирішенні комплексної проблеми забезпечення конкурентоспроможності підприємств повітряного транспорту. Розроблено схему бізнес-процесу перетворення периферійного аеропорту в ядро кластерної структури – зональний аеропорт транспортно-логістичного кластеру, яка включає чотири основних етапи. Розкрито зміст і економічну сутність кожного етапу.

Ключові слова: транспортно-логістичний кластер, аеропорт, ядро кластеру.

Постановка проблеми. Через все зростаючу роль повітряного транспорту в економічному розвитку країн і територій важливо належним чином враховувати ті вигоди економічного і соціального характеру, які може запропонувати ефективна система повітряного транспорту. Стан економічних відносин, що склався сьогодні у вітчизняній авіації в результаті її виходу на міжнародний рівень, поставив на перше місце проблему конкурентоспроможності авіаперевізників, і перш за все – осучаснення інфраструктури та бізнес-процесів діяльності авіакомпаній і аеропортів, особливо територіального призначення.

Засобом вирішення цієї проблеми є концептуальна переорієнтація діяльності вітчизняних аеропортів на авіатранспортне обслуговування потреб підприємств і громади зони тяжіння аеропорту і створення транспортно-логістичного кластеру.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку та ефективного функціонування кластерів та кластерної моделі господарювання присвятили свої праці такі науковці світового рівня, як: Портер М. [8], Войнаренко М. П. [2], Герасимчук М. С. [3], Соколенко С. І. [10], Оскольський В. В. [6], Розенфельд С. [9], Мінгальова Ж. [5], Безушко Е. [1] та інші. Питанням підвищення економічної ефективності функціонування аеропортів займалися Кулаєв Ю. Ф. [4], Соколова О. Е. [11], Паламарчук Ю. А. [7], Кулик В. А. та інші.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Однак, у науковому колі досі не вироблено єдиного підходу щодо механізмів концептуальної переорієнтації діяльності вітчизняних аеропортів на авіатранспортне обслуговування потреб підприємств і громади територіально-галузевих об'єднань – кластерів.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є розробка схеми концептуальної переорієнтації діяльності вітчизняних аеропортів на авіатранспортне обслуговування потреб підприємств і громади територіально-галузевих об'єднань – кластерів.

Виклад основного матеріалу. Актуальною проблемою, що постає перед транспортним авіаційним комплексом бізнес-кластеру на сьогодні є об'єднання шляхів виходу з кризи та завоювання міцних конкурентних позицій на світовому ринку. Існування проблеми посилюється внаслідок зростання конкуренції авіаційних корпоративних структур та інтенсифікації міжнародного кооперування (ефект відкритого неба).

Економічна кластеризація допомагає вирішити комплексну проблему забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки на світовому ринку шляхом розширення експорту товарів і послуг, й відповідним притоком капіталу зовні. Максимально можливий розвиток експорту вимагає вирішення двох завдань: випуску конкурентоз-

датної продукції підприємствами бізнес-кластеру та розвитку транспортно-логістичної діяльності по своєчасній доставці цієї продукції у відповідні сегменти споживацького ринку. Для цього в територіальному кластері формується транспортно-логістична система, створюється транспортно-логістичний комплекс, який в свою чергу локалізується в транспортно-логістичний кластер в межах географічно сконцентрованого бізнес-кластеру.

Автором розроблено схему бізнес-процесу перетворення аеропорту в ядро кластерної структури, яка включає чотири основних етапи і відображена на рис.1:

Етап I. Визначення і обґрунтування доцільності і можливостей формування кластерних структур: бізнес-кластеру транспортно-логістичного кластеру (ТЛК) та його транспортно-логістичного ядра – зонального аеропорту.

Етап II. Визначення принципів і умов формування кластерних структур.

Етап III. Формування ядра механізму створення транспортно-логістичного кластеру на базі зонального аеропорту.

Етап IV. Організація функціонування і оцінка потенційної ефективності кластерних перетворень, як важливого етапу для подальшого планування та розробки проектних рішень у діяльності зонального аеропорту.

Розкриємо зміст і економічну сутність кожного етапу.

Етап I. Визначення доцільності і можливостей формування кластерних структур: територіально-бізнес-кластеру транспортно-логістичного кластеру та його транспортно-логістичного ядра – зонального аеропорту.

Аналіз і діагностика діяльності підприємств кластеру передбачають маркетингові дослідження та оцінку спрямованості місцевого бізнесу на ринок транспортно-логістичних послуг.

Дослідження включають вивчення асортименту товарів і послуг на експорт, обсягів пасажирських і вантажних перевезень міжнародного, державного та територіального рівнів, факторів попиту та пропозиції в різних сегментах світового ринку, цінової динаміки продукції свого кластеру, аналіз і оцінку конкурентних переваг у сфері інтересів базового територіального бізнесу.

Маркетингові дослідження проводяться або власними силами, або доручають спеціалізованим організаціям – консалтинговим фірмам, які визначають:

а) оцінку неконтрольованих аспектів макросередовища (зовнішні фактори, що впливають на діяльність організацій) – економічних, природних, політичних, технологічних, міжнародних тенденцій:

- структура світового і національного господарства, рівень інфляції, податкова політика, стан фінансової системи і купівельної спроможності

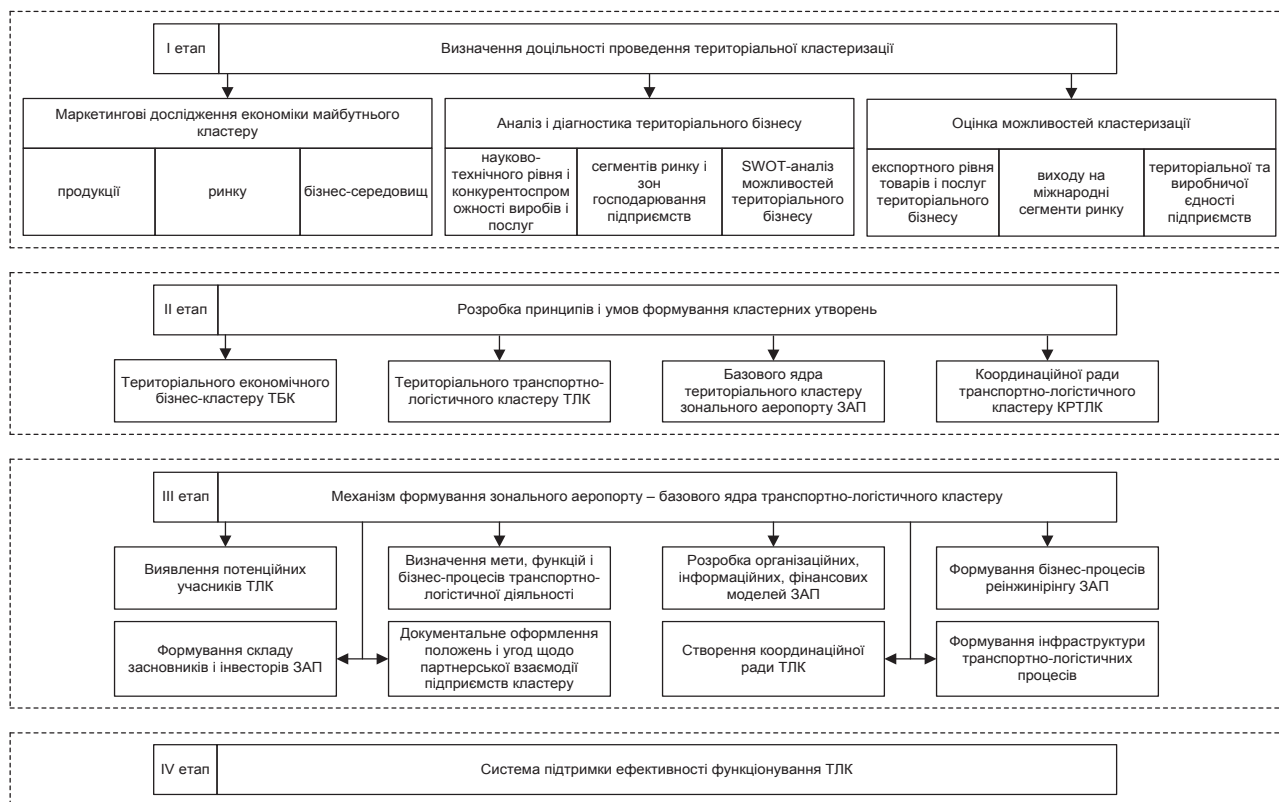


Рис. 1. Схема організації транспортно-логістичного ядра кластерної структури

населення впливають на розвиток виробництва і транспортно-логістичного комплексу;

- політичний фактор, який визначається соціально-політичним устроєм, рівнем і особливостями законодавчих систем, ступенем їх виконання, впливає на Міжнародну відкритість економічних коридорів;

- технологічні тенденції виявляються для оцінки і порівняння рівня науково-технічного прогресу виробів підприємств кластеру;

- міжнародні події, що впливають на світовий ринок пасажирських та вантажоперевезень, динаміка світових тарифів виявляються оцінкою можливостей міжнародного аспекту проникнення в різні сегменти світового ринку;

б) оцінку конкурентних переваг транспортно-логістичного комплексу конкретного територіального економічного кластеру, його можливостей, невирішених проблем, слабких і сильних сторін (SWOT-аналіз). SWOT-аналіз бізнес-середовища кластеру показує, як необхідно використовувати сильні сторони внутрішнього середовища для реалізації можливостей зовнішнього середовища. Вирішенню цих завдань повинні бути присвячені програмно-цільові інноваційні пропозиції щодо розвитку транспортно-логістичного кластеру;

в) аналіз цінового фактору відносно тарифів на транспортно-експедиційні послуги, що впливає на залучення нових засновників єдиного центру координації транспортно-логістичних послуг підприємствам кластеру, збільшення обсягу перевезень експортної продукції;

г) оцінку фактору попиту і виявлення мотивів, що спонукають споживачів використовувати комплексне транспортно-логістичне обслуговування.

Оцінювання спрямованості діяльності підприємств у сфері орієнтованого на експорт основного бізнесу, за яким планується організувати кластерну структуру, проводиться на основі аналізу місця та конкурентних переваг перш за все транспортної

галузі, як галузі, на базі якої буде побудований кластер, а також долі в загальній транспортно-логістичній діяльності тих підприємств, які функціонують на території майбутнього кластеру.

Для розрахунків рекомендується використовувати методику обчислення в динаміці таких коефіцієнтів:

- локалізації бізнесу;
- виробництва продукції (транспортно-логістичних послуг) на душу населення;
- спеціалізації транспортно-логістичного комплексу в територіальній економіці.

Коефіцієнт локалізації визначається відношенням питомої ваги цієї галузі (комплексу) в структурі територіального виробництва до питомої ваги тієї ж галузі в країні.

Розрахунки можуть бути зроблені за обсягом виробленої продукції, основних виробничих фондів, чисельності основного персоналу, продуктивності праці, фондівіддачі, інвестицій в основний капітал, іноземних інвестицій, експорту та імпорту.

Етап II. Визначення принципів і умов формування кластерних структур.

Умовами і особливостями формування і функціонування територіальних транспортно-логістичних утворень – транспортно-логістичного кластеру, зонального аеропорту, координаційної ради:

- відсутність юридичної залежності, збереження господарської та правової самостійності в організації комплексної транспортно-логістичної діяльності підприємств бізнес-кластеру;
- спільний характер стратегічних цілей та загальна корпоративна стратегія розвитку орієнтована на інтеграцію кластеру в міжнародну спільноту;
- єдина система координації транспортно-логістичної діяльності підприємств кластеру;
- загальна корпоративна культура кластеру, в основі якої лежать ідеї, погляди, основоположні

цінності, які поділяються усіма учасниками кластеру відносно створення, фінансування та сприяння розвитку зонального аеропорту як закритого акціонерного товариства, створеного всіма зацікавленими підприємствами кластеру;

- комплексність, інтегрований взаємозв'язок, який забезпечує комплексне утримання, використання та модернізацію транспортної інфраструктури усіма учасниками транспортно-логістичного кластеру.

Запропоновані концептуальні положення механізму транспортно-логістичної діяльності аеропорту, які визначають наступне:

- основними умовами формування зонального аеропорту ТЛК обираються: географічна близькість учасників до зони аеропорту, горизонтальна інтеграція учасників; використання спільного ринку праці; економічна, соціальна і стратегічна значимість кластеру для територіальної економіки, розвитку виробничої та соціальної інфраструктури; наявність довгострокових зв'язків між підприємствами бізнес-кластеру;

- розробка положень і договорів про спільне інвестування, створення і діяльність аеропорту є головним інструментом механізму управління транспортно-логістичним кластером, з метою забезпечення високої скоординованості та продуктивності роботи учасників в новій єдиній господарській системі, зміцнення їх взаємодії;

- необхідність розробки норм взаємодії учасників транспортно-логістичного кластеру, для чіткого визначення юридичної та господарської самостійності його підприємств, заснованої на немайновому принципі взаємодії. Особливо це стосується зонального аеропорту, як ядра кластеру. Норми і положення про взаємозв'язок і взаємозалежність учасників повинні враховувати право і умови входження підприємства в кластер і виходу з нього; визначення наслідків виходу підприємства з кластеру та його подальшого функціонування; визначення норм, які стосуються учасників, що порушують умови функціонування кластера та етику ведення бізнесу, прийняту в кластері.

Етап III. Формування ядра транспортно-логістичного кластеру. Формування кластерної структури починається з розробки його організаційної моделі, вихідними умовами для якої служать фактори зовнішнього середовища, стратегічна концепція, тип організацій та організаційна концепція об'єднання територіальних підприємств навколо основного базового бізнесу.

Згідно з прийнятою в роботі організаційною концепцією ТЛК слід формувати за такими ознаками: інтернаціоналізації, кількості учасників, ступеню участі держави.

Найважливішою складовою ТЛК є транспортні та логістичні підприємства (у нашому дослідженні – зональний аеропорт), що формують його ядро. Саме ядро кластерного утворення є самою інвестиційно-привабливою його частиною і джерелом зростання основних конкурентних переваг територіального бізнесу на міжнародній арені.

Для підвищення ефективності ТЛК особливе значення мають спосіб і можливість його учасників гнучко використовувати сучасні фінансові інструменти та механізми для забезпечення успішного функціонування ядра ТЛК – аеропорту. Тому найважливішим елементом кластеру служить його фінансово-кредитна складова, в якості якої слід розглядати територіальний банк, що володіє розгалуженою філіальною мережею на території кластеру, а також філії та додаткові офіси найбільших національних і міжнародних банків, які мають більш високі показники конкурентних пе-

реваг на міжнародному рівні. Слід зазначити, що економічний інтерес участі таких банків в кластерному утворенні буде полягати, як показує міжнародний досвід, не у виведенні коштів за межі кластера, а у фінансуванні учасників кластерного комплексу. Тільки тому, що організація є учасником кластера, банк при її фінансуванні може розраховувати на зниження ризику неповернення фінансових ресурсів і пропонувати учаснику кластера різні схеми та форми взаємодії. Як один з таких інструментів пропонується використання лізингового механізму, що дозволяє знизити фінансове навантаження на організацію, що формують ядро кластера. Через лізинговий механізм з'являється можливість впровадження та використання новітніх світових технологій для підвищення конкурентоспроможності транспортно-логістичних послуг на національному та глобальному рівнях. Тісна взаємодія між лізингодержачем і джерелами нових технологій встановлюється через лізингову компанію, стає можливим оперативне та кваліфіковане супроводження об'єкта під час використання лізингу. Таким чином, формується додаткова, ефективно працююча мережа підприємств в рамках кластерної організації, що дозволяє оптимізувати фінансові потоки та інноваційні відносини між учасниками кластера.

По суті, ТЛК пропонується перетворити у бізнес-структуру, що складається з безлічі організацій, пов'язаних один з одним через координаційну раду – паритетний орган влади, бізнесу та науки кластерного утворення.

Координаційна рада може складатися з представників лідируючих підприємств кластера, вузів, науково-дослідних інститутів, адміністрації та представників підприємств і організацій, що забезпечують інфраструктурну базу.

Мета організації управління полягає в забезпеченні взаємодії, поділі ролей і відповідальності між учасниками, а також визначення відповідальності за прийняття рішень. Головним завданням координаційної ради є контроль за здійсненням довгострокової кластерної стратегії розвитку, напрям і координування діяльності кластеру.

До функцій координаційної ради необхідно віднести:

- визначення стратегічної спрямованості розвитку кластеру, її підтримання та розвиток;
- затвердження проектів щодо інвестиційної діяльності;

- вирішення юридичних суперечок і питань, що виникають між учасниками кластера;

- реалізацію, розвиток і підтримка корпоративної культури, дотримання встановлених норм і правил у кластері;

- забезпечення вирішення питань, що стосуються ризиків.

Організація господарської структури містить у собі визначення складу кластера і функціональних обов'язків учасників кластеру. До визначення функціональних обов'язків членів кластеру відносять:

- здійснення узгоджених з координаційною радою планів;

- розробку та реалізацію власних проектів, що не входять у протиріччя із загальною стратегією розвитку кластерної структури;

- забезпечення внутрішнього контролю відповідності діяльності підприємства цілям і програмам функціонування і розвитку кластеру;

- забезпечення кадрового ресурсу, контроль корпоративної поведінки і мотивації персоналу.

Ядром ТЛК можуть бути транспортні та логістичні організації, розташовані у найважливіших

центрах перетину і зародження вантажів та товаро-потоків, безпосередньо залучені до процесу надання послуг. Необхідно відзначити, що однозначного варіанту кластерної структури в ТЛК немає. Її зміст залежить безпосередньо від певного місця розташування, розвитку видів транспорту та інших факторів.

Етап IV. Оцінка потенційних ефектів кластера. Оцінка ефективності кластерних перетворень є важливим етапом для подальшого планування та розробки проектних рішень у діяльності зонального аеропорту.

Його ефективний економічний розвиток – продукт спільних зусиль, у створенні якого на різних рівнях беруть участь державні структури, приватні компанії, освітні та дослідницькі інститути, підприємницькі об'єднання та інші інститути громадянського суспільства.

Як інструмент оцінки ефективності розвитку кластеру відповідного територіально-галузевого комплексу можна використовувати систему збалансованих показників BSC (Balanced Score Card).

В якості системи показників соціально-економічної ефективності доцільно використання наступних показників:

- результативні показники виробничо-господарської діяльності підприємств – учасників кластеру, у тому числі обсягів авіаперевезень зонального аеропорту;

- частка збільшення кількості підприємств і організацій кластеру, що беруть участь в інвестуванні розвитку і реінжинірингу базового ядра транспортно-логістичного кластеру – його аеропорту;

- стан кадрового забезпечення, збільшення кількості кваліфікованих працівників і робочих місць;

- обсяг залучених інвестицій в кластер;

- обсяги експортного виробництва і реалізації продукції підприємств кластеру.

Висновки і пропозиції. Створення транспортно-логістичного кластеру, ядром якого є зональний аеропорт, являється результатом об'єднання зусиль підприємств, продукція яких потребує доставки для реалізації в різних сегментах світового ринку. Географічне розміщення цих підприємств визначає зону тяжіння до аеропорту, що буде мати всі можливості виконання авіаційних експортно-імпортних послуг на сучасному міжнародному рівні і з мінімальними транспортно-логістичними витратами.

Список літератури:

1. Безвужко Є. Кластери та їх роль у відродженні економіки Поділля / Є. Безвужко // Перспективні дослідження. – 1999. – № 2. – С. 17-23.
2. Войнаренко М. Концепція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні / М. Войнаренко // Економіст. – 2000 р. – № 1. – С. 12-33.
3. Герасимчук Н. Формування та організація управлінських процесів у межах кластеру малих підприємств / Н. Герасимчук // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. – № 4. – С. 32-35.
4. Кулаев Ю. Ф. Экономика гражданской авиации Украины / Ю. Ф. Кулаев // [Текст] Монография. – К. : Издательство «Феникс», 2004. – 667 с.
5. Мигалева Ж., Ткачева О. Кластеры и формирование структуры региона / Ж. Мигалева, О. Ткачева // Мировая экономика и международные отношения. – 2000. – 495 с.
6. Осольський В. О перспективах становления конкурентоспособной региональной экономики / В. О. Осольський // Экономика Украины. – 2007. – № 12. – С. 4-11.
7. Паламарчук Юлія Анатоліївна. Формування стратегії економічного розвитку пасажирського терміналу аеропорту: автореф. дис... кан. екон. наук: 08.00.04 / НАУ. – К., 2007. – 25 с.
8. Портер Майкл Э. Конкуренция: Пер. С англ. : учебн. пособ. / М. Портер. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2001. – 495 с.
9. Розенфельд С. А. Введення бізнес-кластерів в основний напрямок економічного розвитку: Посібник з кластерного розвитку / С. А. Розенфельд // – К., 2006. – С. 24.
10. Соколенко С. І. Кластери в глобальній економіці: Монографія / С. І. Соколенко // – К. : Логос, 2004. – 848 с.
11. Соколова О. Є. Сучасний стан та перспективи розвитку логістичної інфраструктури аеропортів України / О. Є. Соколова // Десята міжнародна науково-практична конференція «Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики». – К. : Міністерство транспорту і зв'язку України, 2008. – С. 60-64.

Онищенко О. В.

Кременчугский национальный университет имени Михаила Остроградского

ЕТАПЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЯДРА КЛАСТЕРНОЙ СТРУКТУРЫ

Резюме

Исследована необходимость применения экономической кластеризации в решении комплексной проблемы обеспечения конкурентоспособности предприятий воздушного транспорта. Разработана схема бизнес-процесса превращения периферийного аэропорта в ядро кластерной структуры – зональный аэропорт транспортно-логистического кластера, которая включает четыре основные этапы. Раскрыто содержание и экономическая суть каждого этапа.

Ключевые слова: транспортно-логистический кластер, аэропорт, ядро кластера.

Onyshchenko O. V.

Kremenchug national university of the name of Michael Ostrogradskogo

STAGES OF ORGANIZATION TRANSPORT LOGISTIC KERNELS OF CLUSTER STRUCTURE

Summary

Investigated the need for economic clustering in solving the complex problem of competitiveness of air transport. Developed a business process transformation peripheral airport in core cluster structure – zonal airport transport and logistics cluster, which includes four major stages. The content and the economic substance of each stage.

Key words: transportation and logistics cluster, the airport, the core of the cluster.