

УДК 332.1:339.1

Колосінський Є.Ю.*кандидат економічних наук,**старший викладач кафедри економіки підприємства**Чернівецького торговельно-економічного інституту**Київського національного торговельно-економічного університету*

ОБҐРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ ВВЕДЕННЯ ПОНЯТТЯ «ЗУПИНКОВИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ КЛАСТЕР» ЯК ПОХІДНОГО ВІД ТОРГОВЕЛЬНОГО КЛАСТЕРУ

У статті досліджено розвиток торговельної сфери, а саме перехід до інноваційних об'єднань підприємств торговельної сфери внаслідок впливу глобалізаційних процесів. Проведено аналіз поняття кластер як у вітчизняній, так і в іноземній літературі; на основі зібраних даних побудована таблиця понять, а також сформовано авторське поняття торговельного кластеру. Також у роботі визначено структуру торговельного кластеру та рекомендовано виокремити новий вид – зупинковий торговельний кластер.

Ключові слова: торгівля, глобалізація, торговельний кластер, міський громадський транспорт, зупинковий торговельний кластер.

Колосинский Е.Ю. ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ВВЕДЕНИЯ ПОНЯТИЯ «ОСТАНОВОЧНЫЙ ТОРГОВЫЙ КЛАСТЕР» КАК ПРОИЗВОДНОГО ОТ ТОРГОВОГО КЛАСТЕРА

В статье исследовано развитие торговой сферы, а именно переход к инновационным объединениям предприятий торговой сферы в результате влияния глобализационных процессов. Проведен анализ понятия кластер как в отечественной, так и в иностранной литературе; на основе собранных данных построена таблица понятий, а также сформировано авторское понятие торговельного кластера. Также в работе определена структура торгового кластера, и рекомендуется выделить новый вид – остановочный торговый кластер.

Ключевые слова: торговля, глобализация, торговый кластер, городской общественный транспорт, остановочный торговый кластер.

Kolosinsky E.Y. JUSTIFICATION OF THE NEED TO INTRODUCE THE CONCEPT «STATION TRADE CLUSTER» AS DERIVED FROM THE TRADING CLUSTER

This paper investigates the development of the trade sector, namely the transition to innovative companies trade unions sphere as a result of globalization. The analysis of the concept of cluster, both in domestic and foreign literature; using historical data built table concepts and formed the author's concept of commercial cluster. Also in the defined cluster structure of trade, and is recommended to isolate new species – station trade cluster.

Keywords: trade, globalization, trade cluster, urban public transport, station trade cluster.

Постановка проблеми. Впродовж низки етапів суспільного розвитку торгівля була і залишається одним із ключових видів економічної діяльності. Набувши особливого поширення ще в середньовічній економіці, саме торговельна сфера забезпечує зайнятість великої частки економічно активного населення та формує основу для його залучення до підприємницької діяльності.

Торговельна сфера як найбільш динамічна та суспільно значуща складова національної економіки тісно пов'язана з низкою суспільних процесів. Торгівля, будучи одним із ключових компонентів невиробничої сфери, посідала центральне місце у процесах еволюції суспільства на протязі останніх десятиліть. Саме організація торгівлі зумовлює органічну інтеграцію торговельних об'єктів у систему розселення регіону і, водночас, сама стає чинником розвитку регіональних територіальних суспільних систем.

У сучасних умовах глобалізаційні виклики вимагають нових підходів до розв'язання низки завдань розвитку торгівлі та зазначених систем. Очевидно, що таке розв'язання можливе лише в контексті інноваційного розвитку, який у сучасних умовах може забезпечити конкурентоздатність як окремих торговельних підприємств, так і цілих об'єднань (внутрішньогалузевих, різногалузевих, тимчасових, добровільних, територіальних). Враховуючи постійне зростання конкуренції у сфері торгівлі, такий напрямок і така модель розвитку стають дедалі важливішими як на внутрішньому, так і на міжнародному рівні.

Та все ж таки, досліджуючи територіальну організацію торговельної сфери окремих населених пунк-

тів (територіально відокремлених одиниць), можна простежити стихійний характер проходження процесів територіальної організації торговельної сфери, що, на нашу думку, є результатом відсутності відповідного стратегічного планування на рівні міста.

Першим процесом, який необхідний для сучасної трансформації торговельної сфери, є територіальна концентрація, яка полягає у поєднанні великої кількості видів і форм торгівлі на обмеженій території, створенні торгових комплексів, які стають своєрідними «точками зростання» місцевої інфраструктури, у тому числі на користь населення. Внаслідок об'єднання на певній території кількох торговельних комплексів у поєднанні із торговельними об'єктами менших площ виникають торговельні кластери, які концентрують у собі велику кількість як товарів та послуг, такі і фінансових потоків. Товарооборот таких торговельних агломерацій інколи може перевищувати сумарний товарооборот торговельних об'єктів решти території населеного пункту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основними іноземними вченими, які займалися дослідженням теоретичної бази та проблемами розвитку кластерів, є Е. Бергман, Е. Браун, М. Портер, М. Превезер, Г. Свон, Е. Фезер та ін. У працях українських дослідників Ю. Гладкого, Ю. Макогона, Н. Мікули, С. Соколенка, О. Спориш, В. Рубе, Л. Черчик, І. Школи також значна увага приділяється теоретичним та практичним аспектам формування та діяльності кластерних утворень.

Постановка проблеми. Поняття «торговельний кластер» у світовій економіці ввели іноземні вче-

ні, які виокремили дане поняття на основі особливостей функціонування власних підприємств. Наявність специфіки економіки пострадянських країн не вписується в рамки економічно розвинутих країн світу, тому вітчизняним вченим доводиться постійно націоналізувати міжнародні винаходи, відкриття і т. ін.

На основі класичних понять «кластер» та «торговельний кластер» виокремити саме той елемент, який має місце на регіональному рівні «зупинковий торговельний кластер».

Виклад основного матеріалу дослідження. Розпочнемо наше дослідження з детального аналізу класичного поняття «кластер», яке дали вітчизняні та іноземні вчені економісти. Основні підходи до дослідження сутності поняття «кластер» наведені у табл. 1.

На наш погляд, сучасний торговельний кластер – це, з одного боку, територіально сконцентрована сукупність торговельних об'єктів та інфраструктури, а з іншого – зростання кількості невеликих торговельних об'єктів, за рахунок яких відбувається розвиток та поширення самого кластера.

Однак важливим питанням у контексті дослідження зв'язків між сучасними процесами територіальної організації та процесом кластеризації є визначення межі, за якою звичайний торговельний комплекс може розглядатися як кластер. На наш погляд, таке розмежування проходить, насамперед, через впровадження інновацій. Таким чином, торговельний комплекс, в якому інтенсивно впроваджуються інноваційні технології, що, відповідно, є ключовим чинником конкурентоздатності такого комплексу, може вважатися торговельним кластером.

Іншим суттєвим питанням є відокремлення поняття торговельного кластера від інших видів економічних кластерів. Оскільки, як відомо, кластер в економічному розумінні може включати в себе підприємства та організації різних видів діяльності, то важливо визначити власне системоформуючу галузь, яка й утворює певний кластер. Очевидно, що торговельний кластер повинен функціонувати в першу чергу з рахунок підприємств торговельної сфери і, відповідно, саме торгівля має бути системоформуючим фактором такого кластера.

Таблиця 1

Автор	Визначення
Алькама В.	регіональний логістичний кластер розглядає як структуровану економічну систему, що надає дію на інфраструктуру і господарські процеси, що протікають на певній території
Варналії З. та ін.	«Індустріальний комплекс, сформований на базі територіальної концентрації мереж, спеціалізованих постачальників, основних виробників і споживачів, пов'язаних технологічним ланцюжком, і виступаючих альтернативою секторальному підходу»
Войнаренко М.	«територіально-галузеве добровільне об'єднання підприємств, що тісно співпрацюють з науковими установами й органами місцевої влади з метою підвищення конкурентоздатності власної продукції й економічного зростання регіону»
Дудкіна К.	«географічна група взаємозалежних компаній і асоційованих інститутів, які пов'язанні спільними цілями і доповнюють один одного. Кластери складаються з комбінації галузей, що випускають готовий продукт, механізми, матеріали, виконують сервісне обслуговування»
Крисанов Д.	логістичний кластер – це добровільне об'єднання суб'єктів логістичної діяльності в рамках окремих галузей чи територій з ціллю успішного вирішення різнопланових економічних, соціальних, екологічних, рекреаційних, транспортних, інфраструктурних та інших проблем стримуючих розвиток регіону
Мигранян А.	«співтовариство фірм, щільно пов'язаних галузей, які взаємно сприяють зростанню конкурентоспроможності одна одної»
Мікула Н.	неформальна мережа, яка об'єднує логістичні центри міжнародного транспортного коридору, транснаціональні компанії а інші виробничі підприємства, а також інноваційні, науково-дослідні, навчальні заклади та територіальний менеджмент щодо управління потоками в регіоні з метою отримання синергетичного ефекту від співробітництва
Пономаренко В. Кривцов А.	«група розташованих у регіоні взаємозалежних або доповнюючи одна одну промислових компаній і організацій, які діють в певній сфері і характеризуються тим, що вироблений ними продукт однієї галузі використовується для потреб декількох інших»
Портер М.	«географічне зосередження фірм, постачальників, пов'язаних галузей, які грають особливу роль в окремих націях, країнах і містах... кластери обумовлюють новий погляд на економіку та її розвиток, нові ролі бізнесу, влади та інститутів і нову способи структурувати взаємовідносини типу бізнес-влада або бізнес-інститут»
Соколенко С.	«об'єднання фірм в певній області підприємництва, пов'язаних між собою технологічно та, як правило, за ознакою географічної близькості. «Виробничо-комерційна мережа незалежних фірм за участю спеціалізованих виробників, установ, що генерують знання (університетів, науково-дослідницьких інститутів, венчурних компаній), посередницьких закладів (брокерів, консультантів), державних установ та споживачів, які є ланками у виробничому ланцюгу та близькі за місцем розташування»
Соколенко С.	Територіальне об'єднання взаємопов'язаних підприємств і установ в межах відповідного промислового регіону, що спрямовують свою діяльність на виробництво продукції світового рівня
Федулова Л.	група взаємозалежних компаній (постачальники, виробники тощо), що територіально знаходяться поруч, та пов'язаних з ними організацій (освітні заклади, органи державного управління, інфраструктурні компанії), що діють у визначеній сфері й взаємно допомагають одне одному
Четирбок М.	«мережа незалежних виробничих та (або) сервісних фірм включаючи постачальників, авторів технології та ноу-хау (університети, науково-дослідні інститути, інжинірингові компанії), об'єднуючих ринкових інститутів (брокери, консультанти) та споживачів, які взаємодіють один з одним в межах єдиного ланцюжка створення вартості»
Шпак І.	«упорядкована, відносно стійка сукупність спеціалізованих підприємств, які випускають конкурентоспроможну продукцію. Упорядкованість означає наявність прямих господарських зв'язків в межах кластеру, які орієнтовані на постачання сировини спеціалізованих факторів виробництва та робочої сили і утворюючих ієрархічну систему»
Яремина Л.	логістичний кластер досліджує як групу підприємств і організацій, зв'язаних між собою виробничо-технічними відносинами, дії яких направлені на рішення сумісної задачі для представлення транспортно-логістичних послуг

На думку автора, у результаті кластеризації формується сприятливе підприємницьке середовище, зростає економічна активність суб'єктів господарювання всіх форм власності, прискорюються інноваційно-інвестиційні процеси, створюються ефективні економічні моделі, здатні розробляти та впроваджувати сучасну техніку та новітні технології, а отже і виникає потреба пошуку напрямів та шляхів прискорення кластеризації економіки, що може забезпечити використання потенційного виробничого потенціалу для сталого економічного розвитку міст, регіону, так і країни в цілому. Однак, оскільки кластер як організаційна форма діяльності суб'єктів підприємництва в Україні досі не зареєстрований, статистичних показників результатів функціонування торговельних кластерів фактично немає. Також бракує системних оцінок впливу перелічених позитивних факторів кластеру на розвиток міста чи регіону.

Звичайно, утворення кластера розпочинається з формування ядра, на базі одного чи кількох торговельних підприємств, які активно впроваджують інновації. Пізніше кластер розширюється і формується уже ціла мережа відповідних елементів на основі ядра. Враховуючи такий підхід, у будь-якому регіоні можна виділити кілька ядер кластероутворення, серед яких усі перебувають на різних стадіях формування, однак мають хороші перспективи для зростання. На наш погляд, торговельний кластер на базі малого міста повинен включати такі об'єкти торгівлі як великий супермаркет, кілька дискаунтерів, у розрахунку приблизно один на 10 тис. осіб населення, а також невеликі магазини продовольчих та побутових товарів. Окрім цього, у структурі торговельного кластера повинні бути спеціалізовані магазини (електроніки, побутової техніки, одягу, будматеріалів тощо) по 2-3 на галузь спеціалізації. Така структура, за умови її раціонального територіального розподілу мала би повноцінно забезпечувати потреби місцевих мешканців у низці необхідних товарів та послуг.

Очевидно, що такий торговельний кластер має перспективи для зростання, які, однак, обмежуються демографічним потенціалом населеного пункту та купівельною спроможністю його населення. Відповідно, управляючи певними демосоціальними процесами, можна вплинути і на ріст торговельного кластера.

Отже, на думку автора, одним із можливих факторів впливу на розвиток торговельного кластеру, а також як елемент управління влади на вказані демосоціальні процеси являється процес управління міським громадським транспортом. Його роль не варто недооцінювати, оскільки саме він являється основним постачальником споживачів об'єктів кластеру. Таким чином, у сучасній ері споживачів будь-яка торговельна агломерація повинна орієнтуватися на людські потоки та починатися із зупинки громадського транспорту. Опираючись на дане твердження, автор пропонує суб'єктам бізнесу, разом з органами державної влади, знаходити механізми до формування зупинкових торговельних кластерів, які ще на етапі формування мали б горизонтальні та вертикальні перспективи до зростання та розширен-

ня. Державні органи влади мають, в першу чергу, слідкувати та економічно обґрунтовувати розміщення тих чи інших зупинок громадського транспорту з точки зору наявності торговельних площ для утворення агломерації. При забезпеченні постійного пасажиропотоку, а також можливостей для горизонтального розширення, власники підприємств та інвестори знайдуть можливість для вертикального розширення кластеру.

Таким чином, автор рекомендує визначити зупинковий торговельний кластер, як елемент торговельної сфери, та ввести в обіг нове поняття: зупинковий торговельний кластер – сконцентрована сукупність торговельних об'єктів та інфраструктури, які взаємодіють між собою, на території дії економічного ефекту від розміщення зупинки громадського транспорту, за рахунок якого відбувається розвиток та поширення кластера.

Висновки з проведеного дослідження. Узагальнюючи вищевикладене, автор може стверджувати, що сутність формування зупинкового торговельного кластеру – це поєднання зусиль державного управління громадським транспортом та можливостей підприємств торговельної сфери в регіоні для досягнення конкурентних переваг (економічних, фінансових, соціальних і т. д.). Крім того, варто запроваджувати досвід розвинених країн світу (США, Канаді, країнах ЄС), де пріоритетом забезпечення регіонального розвитку перш за все є зростання добробуту населення та формування унікальних конкурентних переваг територій, а це, як було зазначено на початку, певною мірою визначається рівнем розвитку торгівлі в регіоні.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Лисенко І. В. Кластерна концепція інноваційного розвитку економіки регіону [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.confcontact.com/20111019/2_lisenko.htm.
2. Мікула Н. А. Передумови формування логістичного кластеру у системі міжнародних транспортних коридорів [Текст] / Н. А. Мікула // Сб. науч. тр. «Проблеми і перспективи розвитку співробітництва між країнами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ». – В 2-х т. – Т. 2. – Ливадія–Донець, 2007. – 766 с.
3. Портер М. Конкуренція : [пер. с англ.] / М. Портер ; под ред. Я.В. Заблоцкого. – М. : ІД Вільямс, 2003. – 496 с.
4. Соколенко С. И. Промышленная и территориальная кластеризация как средство реструктуризации / Безопасность Евразии. – 2002. – № 1. – С. 432-437.
5. Федулова Л. І. Концептуальні засади державної регіональної промислової політики в умовах інноваційного розвитку // Стратегічні пріоритети. – 2008. – № 1(6). – С. 112-119.
6. Щеглюк С. Д. Кластери і територіально-виробничі комплекси: конвергенційні та біфуркаційні аспекти розвитку / С. Д. Щеглюк // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. – Сер.: Механізми управління ефективністю інновацій у регіоні. – Львів, 2005. – Вип. 1(51). – С. 323-332.
7. Enright M. Regional Clusters and Economic Development: A Research Agenda / M. Enright; in U. Staber, N. Schaefer and B. Sharma, (Eds.) // Business Networks: Prospects for Regional Development. – Berlin : Walter de. – Pp. 165-182.
8. Rosenfeld S.A. Bringing Business Clusters into the Mainstream of Economic Development / S.A. Rosenfeld // European Planning Studies. – 1997. – Vol. 5, № 1.