

тур представляється як циклічний процес, що полягає у виявленні проблеми при функціонуванні реальної системи як невідповідності існуючого стану необхідному.

Для рішення проблеми проводиться системне дослідження, що включає декомпозицію, аналіз і синтез, у результаті чого проблема знімається. При такому підході до процесів прийняття управлінських рішень проявляється ще один аспект визначення системи – синтез методів та механізмів опису елементів соціальної відповідальності.

Висновки з проведеного дослідження. Нова управлінська парадигма передбачає використання в управлінні теорії систем, що полегшує задачу розгляду організації в єдності її складових частин, які нерозривно пов'язані із зовнішнім світом. Щоб ефективно функціонувати соціально-економічна система повинна здійснювати відповідну соціальну політику, яка передбачає реалізацію соціальних компетенцій у зовнішньому та внутрішньому середовищі.

Розвиток сучасної управлінської парадигми передбачає необхідність використання системно-синергетичного підходу для формування інформаційно – аналітичного забезпечення прийняття рішень на основі управління інтелектуальним капіталом та знаннями, використанням інтелектуального по-

тенціалу для забезпечення соціальної відповідальності соціально-економічних систем.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Інтелектуальний аналіз динаміки бізнес-систем / Під науковою ред. д.т.н., проф. Н.М. Абдикеева, д.т.н., проф. Л.Ф. Петрова, д.э.н., проф. Н.П. Тихомирова. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 320 с.
2. Економіка: Бізнес і соціальна відповідальність. Повні уроки. [Електронний ресурс]. Режим доступу <http://school.xvatit.com/index.php?title>
3. Зайчук О.В., Оніщенко Н.М. Теорія держави і права. Навчальний підручник. [Електронний ресурс]. Режим доступу <http://ukrlibrary.com.ua/books/20/6/3/2401.html>
4. Мойсеєнко І.П. Управління інтелектуальним потенціалом / І.П. Мойсеєнко: монографія. – Львів, Аверс, 2007. – С. 142-149.
5. Привалов Ю.О. Коник Д.Л. Олійник М.В. Соціальна відповідальність бізнесу в Україні / Ю.О. Привалов, Д.Л. Коник, М.В. Олійник [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://galsite.at.ua/load/3-1-0-69>
6. Костенко Л.С. Социальная ответственность: новые требования к бизнесу в постиндустриальную эпоху / Л.С. Костенко // Персонал. – 2002. – № 2. – С. 72–78.
7. Визначення та основні принципи соціальної відповідальності [Електронний ресурс]. Режим доступу: leksiopedia.org/ukr/lek-1233.html
8. Ворончак І. Соціальна відповідальність бізнесу як соціально-економічний феномен [Електронний ресурс]. Режим доступу: stationline.org.ua/...3900-socialna-vidpovidalnist, c. 101

УДК 334.724.6

Пішенін І.К.
*кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту
Міжнародного університету «Україна»*

ОСОБЛИВОСТІ СЕКТОРАЛЬНОЇ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Стаття присвячена розкриттю особливостей секторальної кластеризації транспортної сфери на основі комплексного дослідження динамічних процесів у транспортній галузі в умовах посилення національних регулятивних механізмів.

Ключові слова: кластерний аналіз, транспортна сфера, динамічні процеси, спільний європейський простір.

Пишенин И.К. ОСОБЕННОСТИ СЕКТОРАЛЬНОЙ КЛАСТЕРИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ

Статья посвящена раскрытию особенностей секторальной кластеризации транспортной сферы на основе комплексных исследований динамических процессов в транспортной отрасли в условиях усиления регуляторных механизмов.

Ключевые слова: кластерный анализ, транспортная сфера, динамические процессы, единое европейское пространство.

Pishenin I.K. SECTORAL CLUSTERING FEATURES OF TRANSPORT SERVICES

The article is devoted to disclosure sectoral clustering features of the transport sector on the basis of comprehensive studies of dynamic processes in the transport sector in the face of increasing regulatory mechanisms.

Keywords: cluster analysis, transport sphere, dynamic processes, a common European space.

Постановка проблеми. В умовах посилення глобалізації світового господарства розвиток транспортної сфери стає одним із найважливіших пріоритетів в економічній сфері. Особливо такі зміни знайшли своє відображення у політиці Європейського Союзу. За останні роки транспортний комплекс пережив значні трансформації, що зумовлено запровадженням новітніх технологій перевезень.

Створення високоефективної конкурентоспроможної транспортної галузі забезпечується сучасними процесами стандартизації та регламентації транспортних послуг. Прагнення мінімізувати свої витрати призвело до формування численних транс-

національних корпорацій, які обрали своєю спеціалізацією селективні сфери транспортного сектору та суттєво вплинули на форму організації транспортних перевезень.

Основою оптимізаційної системи реалізації транспортних послуг стала кластерна модель, що підтверджено позитивним досвідом роботи великих транснаціональних компаній. За останні роки кластерні стратегії стали домінуючими.

Водночас формування системи запобіжних механізмів з боку транспортних інституцій, скерованих на контроль за безпекою транспортних перевезень, а також підтримка малого і середнього бізнесу при-

зводить до загострення суперечностей та конфліктів у її регулятивній сфері, що природним чином формує потребу в системних наукових дослідженнях об'єктивного оцінювання існуючої соціально-економічної моделі транспортної сфери. Посилення конкурентоспроможності транспортного сектору є одним з найголовніших завдань транспортної сфери в умовах здійснення євро інтеграційних процесів в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню теорії кластерів було присвячено багато наукових праць, зокрема А.Вебера [1, с. 76], Й. Шумпетера [2, с. 389], С. Розенфельда [3, с. 18; 4, с. 101], М. Емрайта [5, с. 119], М. Фельдмана, І. Самплера, М. Портера [6, с. 435] та інших, які можна вважати своєрідним продовженням тих концепцій, що були свого часу докладно описані у книзі Альфреда Маршала «Принципи економічної теорії», глава о «концентрації спеціалізованих галузей в окремих місцевостях» (1890).

Проте як у наукових роботах минулих років, так і в працях сучасних дослідників лише частково розглядаються особливості створення та ефективного функціонування кластерів у транспортній галузі; майже відсутній аналіз динаміки диверсифікації транспортної галузі в умовах глобалізаційних перетворень, поширення й поглиблення інтеграційних процесів у європейських країнах; майже відсутній системний аналіз різноманітних адаптаційних моделей, які дозволяють сформувати ефективний ринок транспортних послуг у межах спільного європейського простору.

Таким чином, актуальність заявленої проблеми, її наукова та прикладна значущість вплинули на вибір напряму наукового дослідження, його структуру і зміст.

Постановка завдання. На основі викладеного можна сформулювати дослідження, яке полягає у комплексному дослідженні динамічних процесів кластеризації транспортної сфери в умовах посилення впливу національних та наднаціональних регулятивних механізмів.

Виклад основного матеріалу дослідження. На думку провідного вченого М. Портера, «у економічній політиці, особливо на мікрорівні, необхідно задавати пріоритети, відображаючи найбільш важливі бар'єри для конкурентоспроможності кожної конкретної країни. Звіт дозволяє країнам в подальшому вийти на вищий рівень свого розвитку, в порівнянні з абстрагованими теоретичними дебатами про політику та визначити конкретні завдання, що стоять перед ними» [7, с. 126]. Спираючись на світовий досвід інноваційні процеси, що відбулися у транспортній сфері, були здійснені на основі кластерних угруповань і це забезпечило світове лідерство транспортних компаній. Створення економічних кластерів стало механізмом ефективної промислової політики на регіональних та державному рівнях.

Кластеризація транспортної сфери дозволяє створити принципово нову комбінацію конкуренції та кооперації на основі соціального партнерства і значною мірою підвищує конкурентоспроможність транспортної галузі.

Відомий прихильник кластерного підходу до розвитку економіки Т. Роеландт розуміючи еволюційність цієї дефініції зазначає, що «промислові агломерати і кластери існують так давно, як давно існує економіка промисловості» [7, с. 128]. В Англії ще наприкінці XIX століття згадуваний вище Альфред Маршалл ідентифікував і дав оцінку важливості текстильного кластеру в районі Манчестера та кластеру металообробки

у Шеффільді. В 1920 році були надруковані його перші розробки кластерного підходу [11]. В середині XX сторіччя великий внесок в подальший розвиток мережових систем у вигляді «індустріальних округів» (кластерів) був зроблений італійськими дослідниками та практиками, а вже в 1979 році в працях С. Заманскі і Л. Абласа з'явилося поняття «промисловий кластер», який автори ідентифікували як «безліч виробництв, пов'язаних з потоками товарів і послуг сильніше, ніж з іншими секторами національної економіки» [12, с. 79]. Також не випадково, що концепція кластерів стала однією із самих прогресивних напрямів як теорії, так і практики організації та розвитку економічної діяльності, що наочно продемонструвало свою ефективність у багатьох країнах світу.

Концепція кластеру являє собою новий спосіб бачення національної економіки, економіки регіону та економіки підприємства, який вказує на нову роль компаній, урядів і міжнародних організацій, що прагнуть до підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку. Водночас єдиного судження щодо кластеру у міжнародній економіці ще й досі немає.

Протягом двох останніх десятиріч чимало дослідників висловлювали своє бачення щодо кластерів та уточнювали теорії і визначення розвитку різноманітних новостворених економічної агломерації.

При цьому, водночас із цією назвою, для визначення географічних скупчень підприємств, галузей, процесів, які відбуваються при їх взаємодії, використовувалися також дефініції:

- індустріальні райони;
- територіально-виробничі комплекси (об'єднання);
- мережеві системи тощо.

Втім, вищезазначені терміни, на нашу думку, суттєво відрізняються за значенням, хоча іноді використовуються як синоніми, що призводить до певних непорозумінь. Розмаїття думок та підходів щодо дефініції «кластер» та споріднених з нею термінів представлено у Додатку А.

З метою уточнення дефініцій дозволимо собі навести деякі й інші визначення кластерів.

Майкл Портер відводить кластерам провідну роль в теорії конкурентних переваг, роблячи висновок, що вони відображають тенденцію до інтеграції, формують нові програми менеджменту і впливають на формування нових ролей уряду, при цьому, щоправда, не уточнює, якими відтепер вони мають бути [8, с. 433]. У своїй книзі «Конкуренція» М. Портер [8, с. 213] одночасно наводить декілька визначень кластера:

- це сконцентровані за географічними ознаками групи взаємопов'язаних компаній, спеціалізованих постачальників та постачальників послуг; фірм у відповідних галузях, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій (наприклад, університетів, агенцій із стандартизації, а також торгових об'єднань) у певних галузях, що конкурують, але разом з тим ведуть спільну роботу;

- це система взаємопов'язаних фірм та інститутів, що є більшою, ніж проста сума складових. Кластери відіграють важливу роль в конкурентній боротьбі і це призводить до підвищення продуктивності компаній, ефективності урядів, університетів та інших інституцій в економіці;

- це група взаємопов'язаних компаній, які географічно межують між собою та поєднані з тими організаціями, що діють у певній сфері, та такими, що характеризуються спільністю у діяльності та взаємодіях;

- система взаємозв'язаних фірм та організацій, цінність якої як єдиного цілого перевищує суму складових частин;

- комбінація конкуренції і кооперації компаній (на географічно виокремленій території).

Крім того, М. Портер розрізняє два типи кластерів: вертикальні та горизонтальні. Якщо вертикальні кластери побудовані на основі зв'язків «покупець-продавець», то горизонтальні, навпаки, включають промислові підприємства, яким вдалося диверсифікувати ринки кінцевої продукції, використовують подібні технології, виробничі процеси або ж потребують однакових природних ресурсів.

Чимало сучасних дослідників пов'язують появу кластерів з глобалізацією економіки, а формування і розвиток регіональних кластерів оцінюють як важливу конкурентну перевагу сучасної економіки, що забезпечує реальний синергетичний ефект.

Доцільно пригадати, що у перекладі з англійської мови термін «cluster» звучить як гроно, група, скупчення, або як бджолиний рій, буквально – «зростає разом». При цьому, вираз «industrial clustering» вже означав зосередження промисловості на певній території. В англійських словниках початку 90-х років він доповнюється словосполученням «cluster sampling» – групове обстеження в теорії управління на географічно локалізованій території [9, с. 24]. Крім того, кластер також є й математичним терміном, що позначає фізично близьке розташування логічно пов'язаних об'єктів у межах однієї сфери. Подібне значення вкладається і в економічний зміст поняття кластер.

Доволі оригінальні тлумачення кластерів дає Лоуренс Е. Янг, який зазначає, що кластери фірм – це групи компаній, розташовані поруч. В окремих випадках таку концентрацію утворюють групи компаній, які відносяться до однієї і тієї ж галузі [10, с. 42].

Прогресивні економісти, які є своєрідними дослідниками умов економічного зростання країн та підвищення їх конкурентоспроможності не можуть стояти осторонь від проблематики створення кластерів. Так, один із засновників першого в Україні кластера Вольфганг Прайс говорить про те, що створення та впровадження кластерної моделі об'єднання підприємств є засобом відновлення довіри між урядом і бізнесом та трансформації ізольованих фірм в підприємницьке співтовариство [11, с. 43].

С. Розенфельд [4, с. 96] проводять більш поглиблене вивчення і дають своє визначення кластеру, але ж за основу вони також беруть поділ на вертикальні та горизонтальні кластери. Якобс та Де Ман вважають, що не може існувати єдиного правильного бачення та визначення концепції кластеру, оскільки дана концепція є універсальною і може бути реалізована у будь-яких галузях [13, с. 73]. Автори встановлюють основні критерії, які виступають своєрідною основою визначення кластеру. Вони включають географічне кластерування суб'єктів економіки, горизонтальні та вертикальні зв'язки між індустріальними секторами, використання подібних технологій, наявність головного об'єкту (великої фірми, науково-дослідницького центру), якість зв'язків та кооперації [11, с. 19].

С. Розенфельд вважає, що кластером є географічно обмежена концентрація подібних, пов'язаних між собою, взаємодоповнюючих підприємств, які використовують спеціалізовану інфраструктуру з активними каналами для ведення ділових трансакцій, переговорів, що розподіляють ринки праці та послуг, і які мають спільні проблеми та шляхи їх

розв'язання [4, с. 65]. Враховуючи вищевикладене, можна зробити припущення, що дане визначення кластеру вказує не тільки на важливість співпраці фірм, але й на необхідність соціальної підтримки.

На думку вітчизняного науковця і дослідника С. Соколенко, кластер визначається як територіальне об'єднання взаємозалежних підприємств та установ у межах відповідного промислового регіону, що направляють свою діяльність на виробництво продукції світового рівня [12, с. 77].

Відомий український економіст М. Войнаренко визначив кластер як територіально-галузеве добровільне об'єднання підприємницьких структур, які тісно співпрацюють із науковими установами та органами місцевої влади з метою підвищення конкурентоздатності власної продукції та економічного зростання регіону [4, с. 101].

Враховуючи вищевикладене, можна зробити висновки, що спільного бачення і чіткого визначення кластерів ще й досі немає не лише на національному, але й і на міжнародному рівнях. При цьому можна стверджувати, що кластери об'єктивно існують, ефективно функціонують, співпрацюють, через них проходить значна кількість різноманітних ресурсів тощо.

Крім того, у процесі вивчення доступних джерел інформації були розглянуті питання історичного формування і змістовної концептуалізації кластерної теорії.

Таким чином, враховуючи досвід як національних так і іноземних дослідників даного феномена, нами встановлено такі основні характеристики кластерів:

- географічна концентрація;
- функціональний взаємозв'язок та взаємодоповнення всіх учасників кластеру;
- спеціалізація підприємств – учасників кластера;
- комбінація конкуренції і кооперації;
- врахування соціального напрямку;
- інноваційність;
- велика кількість співпрацюючих суб'єктів економічної діяльності.

Аналіз усіх аспектів і властивостей кластера дозволив сформулювати наступне визначення, яке дозволяє уніфікувати методичні прийоми дослідження кластерів. Нами відзначено, що з позиції сьогодення кластер являє собою географічну концентрацію інтегрованих галузевих, взаємодіючих суб'єктів господарювання, які тісно співпрацюють з науковими, освітніми, банківськими установами, громадськими та приватними організаціями, органами місцевої влади, які конкурують, але, разом з тим, кооперуються один з одним з метою забезпечення високого рівня конкурентоспроможності продукції як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках, прагнуть досягти загальної і індивідуальної економічної вигоди, мають спільну стратегію розвитку, при цьому враховують інтереси кожного з учасників процесу та роль соціальної інфраструктури і як результат сприяють економічному розвитку регіону. Усі взаємозв'язки кластера базуються на урахуванні позитивних синергетичних ефектів регіональної агломерації, тобто близькості споживача та виробника, мережевих ефектів та дифузії знань і навичок за рахунок міграції персоналу та виокремлення бізнесу. Також відсутніми є межі між секторами та видами діяльності.

Як зазначалося раніше, до складу кластера можуть входити різноманітні виробничі підприємства, централізовані транспортні та збутові організації, склади, центри забезпечення комунікацій, зберігання та обробки інформації, науково-дослідницькі цен-

три та лабораторії, вищі навчальні заклади, фінансові інститути, органи влади, консалтингові компанії, торгові асоціації та інші структури, які підтримують учасників кластера [11].

У залежності від того, які цілі ставлять перед собою учасники процесу кластеризації, взаємопроникнення зв'язків буде суттєво відрізнятись. Натомість у місцях перетинання, як правило, виникатимуть нові види бізнесу. Таким чином, кластери не можна вважати простою схемою місцевої концентрації промисловості, адже вони формують особливе локальне середовище, у якому здійснюється реальна взаємодія між місцевими підприємствами, а також між підприємствами та іншими інституціями. Очевидними перевагами цієї форми локалізації є зниження трансакційних витрат при здійсненні угод у порівнянні з іншими формами ринкової централізації, які можуть сприяти вирішенню багатьох проблем регіону, стимулювати подальшу співпрацю в ньому.

Досліджуючи особливості цієї моделі необхідно постійно пам'ятати, що в кластерах формуються складна комбінація конкуренції та кооперації. І хоча вони перебувають нібито у різних площинах взаємодії, але при цьому обов'язково доповнюють одна одну, насамперед у інноваційних процесах.

На світовому ринку кластери можуть бути представлені як єдині агенти мережі і конкуренції, що дозволяє їм виступати на рівних і протидіяти негативним тенденціям глобальної конкуренції.

Не можна не враховувати, що кластерний підхід дає значну перевагу перед конкурентами, які ізольовані від кластера. Команда кластера має доступ до більшої кількості постачальників та послуг підтримки, адаптованих до вимог споживачів, більш широко використовує висококваліфіковану робочу силу і, що дуже важливо, на усіх зустрічах та при обговоренні стратегії кластеру має місце трансфер знань та навичок, що є кінце необхідним для будь-якого відтворювального процесу.

Кластерний підхід дає можливість компаніям фокусуватися на всьому, що вони знають та роблять найкраще, адже їм не потрібно робити речі, які вони не можуть зробити найкращим чином. Внаслідок цього всі учасники процесу виграють від синергії.

Кластерний підхід відкриває компаніям доступ до інформації про переваги в технологіях та зміни у вимогах покупців та споживачів, а відтак ще раз зменшує витрати на трансакції [3, с. 21].

М. Портер [6, с. 643] зазначає, що основною силою, яка спонукає до створення кластерів, є конкуренція. Утворення кластерів є динамічним процесом, адже розвитку підприємств сприяє змагання між конкуруючими фірмами, яке примушує фірми вдаватися до використання і створення нових технологій, інноваційних підходів у веденні бізнесу. Це, у свою чергу, сприяє процесу переміщення технологій від однієї галузі до іншої (відбувається ланцюгова реакція), спонукає науково-дослідницьку діяльність і розширює сфери застосування нових знань. Оскільки на підприємствах кластера працюють робітники приблизно одних і тих самих спеціальностей, вони можуть абсолютно вільно переходити на інші підприємства в межах певного кластера, переносючи знання і посилюючи, таким чином, конкуренцію, як окремої фірми так і кластера в цілому.

Враховуючи вищевикладене, необхідно зазначити, що посилення конкурентних позицій може призвести або до посилення вертикальних зв'язків в кластері, або ж до горизонтального переміщення підприємств по галузям. Проте посилення вертикальних зв'язків відбувається лише тоді, коли поділ праці стає більш спеціалізованим, і нові форми можуть посідати нові позиції на утворювальних нішах. Горизонтальне зміцнення підприємств по галузям відбувається при поширенні нових технологій на підприємствах в суміжних галузях промисловості. М. Портер вказує на Силіконову долину, як зразок того, як конкуренція сприяє розвитку горизонтального кластеру [8, с. 421].

Висновок з проведеного дослідження. З наведеного вище можна зробити такий висновок: при наявності потенційно можливих конкурентоспроможних транспортних кластерів на визначеній території та ефективне управління ними, на нашу думку, приведе до підвищення конкурентоспроможності країни, регіону чи національної економіки загалом.

Практичне значення отриманих результатів полягає у тому, що основні положення досліджень дозволяють використати їх у процесі диверсифікації кластерної моделі транспортної галузі і забезпечити сприятливі умови для розвитку транспортних підприємств України з метою повної реалізації її експортного потенціалу на європейських та світових ринках.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

- Weber A. Theory of the location of industries / A. Weber. – Chicago : The University of Chicago Press. – 1929. – 198 p.
- Шумпетер Й. Теория экономического развития (Исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры) / Й. Шумпетер. – М. : Прогресс, 1982. – 455 с.
- Rosenfeld S. Bringing business clusters into the mainstream of economic development / S. Rosenfeld // European planning studies. – 1997. – № 5. – P. 3-23.
- Rosenfeld, S. A Governor's Guide to Cluster-based Economic Development / S. Rosenfeld. – Washington: National Governors Association, 2002. – 121 p.
- Enright M. The Determinants of Geographic Concentration in Industry / M. Enright. – Working Paper 93-052, Division of Research. – Harvard Business School, 1993. – 245 p.
- Porter M. The competitive advantage of nations / M. Porter. – N.Y. : Free press, 1990. – 855 p.
- Roelandt Th. Nederlandse Clusters in Beeld / Th. Roelandt, P. Hertog, D. Jacobs // Economische Statistische Berichten. – 1997. – V. 12. – № 2. – P. 124-128.
- Портер М. Конкуренція / Майкл Портер ; [пер. з англійської]. – Москва : Вільямс, 2005. – 608 с.
- Хамініч С.Ю. Конкурентоспроможність національної економіки: особливості, пріоритети та проблеми / С.Ю. Хамініч // Актуальні проблеми економіки. – 2007. – № 4. – С. 20-26.
- Яцков В. Чи можливе економічне диво? Так, якщо конкурентоспроможність стане основою розвитку країни / В. Яцков // Віче. – 2006. – № 21-22. – С. 41-43.
- Посібник з кластерного розвитку [Електронний ресурс] : Послуги з підтримки МСП в пріоритетних регіонах. Europe Aid/121495/C/SV/UA. – Київ. – 2006. – Режим доступу : <http://economy-mk.gov.ua/download/books/ClusterHandbookUkr.pdf>.
- Афанасьев М. Мировая конкуренция и кластеризация экономики / М. Афанасьев, Л. Мясникова // Вопросы экономики. – 2005. – № 4. – С. 75-86.
- Войнаренко М.П. Кластерные модели объединения предприятий и распространение первого опыта их создания в Украине // Принципы оцінки конкурентоздатності регіонів. – Київ, 2004. – 168 с.