

Є. М. Лебідь, кандидат технічних наук, доцент кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху Національного транспортного університету

Н. О. Лужанська, старший викладач кафедри транспортних технологій Національного транспортного університету

РОЛЬ КЛАСТЕРНОГО ПІДХОДУ В МИТНО-ЛОГІСТИЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ

Досліджено основні аспекти кластерних утворень під час митно-логістичного обслуговування за регіонами України. Запропоновано групування об'єктів митно-логістичної інфраструктури за виробничими, фінансово-економічними та логістичними показниками. Проаналізовано етапи проведення кластерного аналізу з урахуванням головної мети дослідження, фізичної та статистичної природи наявної інформації.

Ключові слова: митно-логістична інфраструктура; кластерний підхід; зовнішньоторговельна діяльність; конкурентоздатність.

The basic aspects of cluster formations in the implementation of customs and logistics services for the regions of Ukraine. A grouping objects customs and logistics infrastructure for the production, financial, logistical and economic indicators. Analyzed stages of cluster analysis to support the main goal of the study, physical and statistical nature of available information.

Key words: customs and logistics infrastructure; cluster approach; foreign trade activities; competitiveness.

Постановка проблеми. Концепція кластерного підходу не нова для світової науково-практичної сфери. Проте саме кластери нині доводять свою функціональність та ефективність у дослідженні регіональних економічних підсистем, їх стійких переваг або недоліків, що потребують упровадження нових методів управління. Не стала винятком і митно-логістична діяльність України. Оскільки лише шляхом детального вивчення ступеня концентрації експортерів, імпортерів і товаровиробників за регіональною ознакою можна найраціональніше планувати діяльність транспортних підприємств та об'єктів митної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Застосування кластерного підходу набуло поширення в аналізі різних сфер діяльності, дослідженні виробничого та економічного потенціалу регіонів, вивченні перспективних напрямів стратегічного управління на різних рівнях. Значної уваги заслуговують праці О. Амоша, В. Белінської, В. Бесєдіна, З. Варналія, В. Гейця, О. Дейнека, М. Долішнього, В. Демченка, С. Дорогунцова, А. Темченка, А. Турила, В. Хом'якова, М. Якубовського та ін.

© Є. М. Лебідь, Н. О. Лужанська, 2015

Однак зараз практично немає теоретичного підґрунтя для використання кластерного підходу в митно-логістичній діяльності, що набуває актуальності в умовах реформування Державної фіскальної служби України та транспортної галузі.

Мета статті – аналіз кластерного підходу як інструменту цільового управління діяльністю об'єктів митно-логістичної інфраструктури за регіонами України.

Виклад основного матеріалу. Класичні статистичні методи визначення однорідності сукупності добре зарекомендували себе у випадку, коли аналіз проводиться за однією характеристикою. Коли ж об'єкти дослідження характеризуються низкою показників, доцільно здійснювати багатовимірне ранжування або кластеризацію. У результаті багатовимірного ранжування кожному об'єктові присвоюється інтегрований показник, який визначає його місце у рейтингу. Нині кластери – одна з найефективніших форм організації регіонального інноваційного розвитку, відповідно до якої на ринку конкурують уже не окремі підприємства, а цілі комплекси, які скорочують свої витрати завдяки спільній технологічній кооперації. Тому логічною метою створення кластера може бути забезпечення економічного розвитку і підвищення конкурентоспроможності підприємств і регіону в цілому не тільки на внутрішніх, але й на зовнішніх ринках. Для створення кластера необхідно вжити комплекс економічних, законодавчих та гуманітарних заходів, забезпечивши при цьому певні базові умови регіонального розвитку.

Економічне зростання галузей економіки країни залежить від рівня інноваційного розвитку регіонів. При цьому принципове значення має здатність регіонів ефективно використовувати свої внутрішні ресурси. Згідно з теорією Майкла Портера, кластер – це група географічно сусідніх взаємопов'язаних підприємств і пов'язаних з ними організацій (органи державного управління, інфраструктурні підприємства), які функціонують у певній сфері та взаємодоповнюють один одного [1, 21].

Чіткому усвідомленню мети у процесі управління кластером належить принципове місце, адже державне управління має процесуальний характер. Більше того, цілі державного управління мають бути чіткими, прозорими й досяжними на базі наявних ресурсів [2, 582]. Зазначимо, що йдеться про державне управління саме економічним об'єктом в умовах сучасної ринкової кон'юнктури, фактичний і дійовий прямиї управлінський вплив на який суттєво обмежено. У даному ракурсі цілком прийнятна позиція, згідно з якою роль регіональних органів влади суттєва тільки на початкових етапах формування кластерів: в оцінюванні зовнішньоекономічного комплексу регіону, у виборі найперспективніших кластерів та їх формуванні, й обумовлена врахуванням неперіоритетних для бізнесу інтересів регіонального розвитку. В подальшому роль регіональної влади скорочується, вступають у силу закони ринкової економіки, що стимулюють розвиток найвигідніших економічних формувань.

Розглядаючи кластерний підхід з позицій рівнів суб'єктів регіональної політики, слід урахувати важливий територіальний аспект, який визначає їх об'єктну підпорядкованість конкретному рівню. Крім того, саме географічна близькість учасників кластера стає загально визнаною умовою його формування. Оминаючи аналіз аспектів позитивного впливу просторової близькості елементів системи, слід зазначити, що нині методик чіткого визначення територіальних меж кластерів немає. З одного боку, кордони кластера мають охопити достатній обсяг ресурсів, з іншого – використати переваги близького взаєморозташування.

У процесі формування кластерів відбувається поширення позитивного ефекту в різних напрямках: різноманіття джерел технологічних знань полегшує комбінацію фак-

торів виробництва і стає передумовою для будь-якої інновації [3, 7]; зростання продуктивності функціонування всіх складових у системі кластера; новий рівень якості господарювання забезпечується завдяки вільному обміну інформацією і різноманітними технологіями, знаннями, кваліфікованими кадрами; розширюється доступ до раніше не досяжних ринків збуту, а також формуються нові; якісно підвищується рівень формування нових підприємств; забезпечується більша гнучкість усієї системи кластерної взаємодії за рахунок позитивного ефекту масштабу; формується єдина погоджена стратегія розвитку, яка спрямована на реалізацію інтересів кожного з учасників кластера; формування високоефективних баз даних виробників, постачальників, споживачів є засобом оперативного обміну необхідним технічним, інформаційним та кадровим забезпеченням; відбувається поліпшення соціальної складової регіонального розвитку; залучення іноземних інвестицій в інфраструктуру і в людський капітал.

Загальні риси, притаманні кластерним утворенням у митно-логістичній діяльності: співпраця і конкуренція між собою, що проявляється у зниженні витрат на обслуговування, підвищенні якості обслуговування, пошуку оптимальних шляхів обслуговування клієнтів; географічна концентрація в одному або кількох регіонах (хоча розвиток сучасних засобів телекомунікацій дає змогу значно глобалізувати процеси кластеризації); спеціалізація у певній сфері, поєднана із загальними технологіями та компетенціями персоналу.

Сучасна кластерна парадигма містить чотири основні складові: виробнича (поєднання галузей у кластері, забезпечення робіт повного циклу, локалізація обслуговування, економічні показники ефективності роботи кластерів); просторова (географічна близькість об'єктів інфраструктури); інноваційна (інформаційний обмін у кластері, механізм комерціалізації інновацій); соціальна (довіра між учасниками як головний нематеріальний актив, взаємодія в соціальних мережах, механізм координації в кластері) [4, 118].

У кластерному аналізі об'єктів митно-логістичної інфраструктури першочерговим завданням є визначення мети кластеризації, від якої залежатиме характер та результати подальших досліджень. Кластерний аналіз характеризується такими основними етапами дослідження [5, 145–146]: встановлення вибірки для кластеризації; визначення множини ознак, за якими оцінюватимуться об'єкти вибірки; обчислення значень ступеня схожості між об'єктами; створення груп схожих об'єктів; перевірка достовірності результатів кластерного рішення.

Вибір змінних у кластерному аналізі – один із найважливіших кроків у дослідному процесі. Стосовно групування об'єктів митно-логістичної інфраструктури пропонується використання трьох груп показників: 1) виробничі, що характеризують масштаб та особливості діяльності підприємств; 2) фінансово-економічні, що характеризують фінансово-економічний стан підприємства та ефективність його господарської діяльності; 3) логістичні, що характеризують рівень логістичної активності об'єктів кластеризації.

Важливим моментом застосування кластерного аналізу є чітка фіксація простору ознак, який має бути єдиним, тому до вибору простору слід ставитись із максимальною ретельністю. Цього можна досягти шляхом застосування бальної шкали, ранжування та стандартизації ознак об'єктів. Перехід до бальної шкали потребує значного обсягу додаткових дій: вибір найдоцільнішої шкали, оцінка кожного показника за обраною шкалою вимірювання, що є досить трудомісткою процедурою та потребує залучення до дослідження експертів даної галузі. Методика ранжування полягає в заміні абсолютних

значень показників їх рангами, тобто досліджувані об'єкти спочатку впорядковуються за значеннями показників від максимальних до мінімальних, кожному показнику присвоюють ранг і в подальших дослідженнях оперують уже рангами. Така методика має суттєвий недолік: штучно зменшується відстань між об'єктами. Зазначених недоліків позбавлений спосіб нормування показників. При цьому необхідно максимально врахувати якісну специфіку ознак, обрати найвідповідніший спосіб нормування. Саме нормування доцільне для приведення значень виробничих, фінансово-економічних та логістичних показників митно-логістичних підприємств до зіставних одиниць вимірювання. За можливістю, нормування слід проводити на основі величин, що не залежать від вибірки, тобто теоретичних або еталонних [6, 144–146]. Розв'язанням задачі кластерного аналізу є розподіл об'єктів на групи, що відповідає певному критерію оптимальності. Цей критерій може бути функціоналом, що виражає рівні бажаності різних варіантів розподілу і групувань. Вибір критерію оптимальності – основний момент у кластерному аналізі, від якого вирішальним чином залежить остаточний варіант групування із заданим алгоритмом розподілу. В кожній конкретній задачі цей вибір здійснюється по-своєму з урахуванням головної мети дослідження, фізичної та статистичної природи наявної інформації.

Важливо розуміти, що сучасний інноваційний кластер є не просто концентрацією підприємств у межах певного регіону, а видом мережного співробітництва, за якого співпраця компаній реалізується на основі постійного обміну інформацією, використання спільних конкурентних переваг, координації дій з метою отримання максимального синергетичного ефекту кластерного об'єднання загалом.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Раціональне використання матеріальних, фінансових, трудових та інформаційних ресурсів під час зовнішньоторговельних операцій, формування чіткої державної політики, ефективне управління об'єктами митно-логістичної інфраструктури забезпечить Україні стійкі партнерські відносини з багатьма країнами світу. Саме завдяки застосуванню кластерного підходу до вдосконалення митно-логістичного обслуговування значно покращиться фінансово-економічний стан як окремих бізнес-структур, так і держави в цілому.

Список використаних джерел:

1. Портер М. Международная конкуренция / Портер М. – М. : Международные отношения, 1993.
2. Мельник А. Ф. Державне управління : підручн. / Мельник А. Ф., Оболенський О. Ю., Расіна А. Ю. ; за ред. А. Ф. Мельник. – К. : Знання, 2009. – 582 с.
3. Длугопольський О. К. Кластерна модель розвитку промислового виробництва регіону як фактор ефективних структурних реформ / О. К. Длугопольський // Екон. часопис-XXI. – 2003. – № 2.
4. Рекорд С. И. Развитие промышленно-инновационных кластеров в Европе: эволюция и современная дискуссия / Рекорд С. И. – СПб : СПГУЭФ. – 2010. – 118 с.
5. Факторный, дискриминантный и кластерный анализ / [Ким Дж.-О., Мьюллер Ч. У., Клекка У. Р. и др.]. – М. : Финансы и статистика, 1989. – 215 с.
6. Мандель И. Д. Кластерный анализ / Мандель И. Д. – М. : Финансы и статистика, 1988. – 176 с.