

Смирнов І.Г.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КЛАСТЕРИ В ЄС ТА ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ В ЦІ СТРУКТУРИ

Тема статі знаходиться на перехресті двох надзвичайно актуальних науково-практичних напрямків, що безпосередньо торкаються процесів євроінтеграції та, без сумніву, є цікавими для України, яка визначила свій курс на євроінтеграцію як стратегічний. Ці два напрямки – це єврологістики та єврокластери. Єврологістика означає формування єдиного транспортно-логістичного простору в Європі, що включатиме не тільки країни-члени ЄС (їх на сьогоднішній день 27), але й країни-сусіди ЄС, в т.ч. Україну. Процеси єврологістики мають свою історію та етапи формування у вигляді Пан'європейської транспортно-логістичної інтеграції, її структурних та регіональних компонентів та програм, зокрема, це TEN (TransEuropean Network – Трансевропейська мережа), TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment – Оцінка потреб розвитку транспортної інфраструктури), PErTrA (PanEuropean Transport Areas - Пан'європейські транспортні зони), PEC (PanEuropean Corridors - Пан'європейські транспортні коридори) тощо. Процеси кластеризації в ЄС, тобто створення галузевих територіально-виробничих комплексів у ключових секторах економіки, теж отримали значний розвиток і є одним з важелів підвищення ефективності господарського розвитку ЄС у сучасних умовах. Нині процеси кластеризації охопили і галузі сфери послуг, зокрема, транспортно-логістичні послуги, отже, з'єдналися з процесами єврологістики. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському союзі слід розглядати як характерну особливість сучасного етапу розвитку єврологістики та формування єдиного Пан'європейського транспортно-логістичного простору.

Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) - галузеві кластери, кінцевою продукцією яких є транспортно-логістичні послуги в вантажному секторі, в пасажирському секторі, або в обох. Тема ТЛК - порівняно нова тема в літературі про галузеві кластери. Тому на теперішній час кількість публікацій із цієї тематики незначна, в особливості по ТЛК Європейського Союзу. Запізнілий інтерес до ТЛК можна пояснити двома особливостями цієї категорії кластерів: 1. ТЛК - кластери послуг, тоді як традиційна література по галузевим кластерам концентрувалася на кластерах товарного виробництва, оскільки виробництво продукції галузей спеціалізації - товарів є центральним завданням економічного розвитку регіонів. Однак, ставлення до процесів кластеризації в галузях сфери послуг змінюється в міру зростання сегмента спеціалізованих послуг в економіці розвинених країн - сегмента, у розвитку якого транспортно-логістичні послуги відіграють лідируючу роль. 2. Транспортні галузі та транспортні системи займають особливе положення в економіці країн, складаючи, разом з містами і міськими агломераціями, найважливіші елементи формування особливостей

економічної географії країн і регіонів. У цьому зв'язку визначення території ТЛК представляє деякі методологічні труднощі, які до теперішнього часу ще остаточно не подолані. За нашою думкою територію ТЛК можна визначити як адміністративно-територіальну одиницю чи сукупність суміжних адміністративно-територіальних одиниць, наприклад, це може бути місто чи міська агломерація. Узгодження території кластера з адміністративно-територіальним поділом необхідно як з міркувань зацікавленості і відповідальності органів влади, так і з міркувань забезпечення вимірювання діяльності кластеру даними офіційної статистики. Зв'язок між кластером і територією встановлюється за такими ознаками: 1) Організації кластера є резидентами території - вони зареєстровані у відповідних адміністративно-територіальних одиницях, виконують вимоги місцевого (регіонального) законодавства, сплачують податки. Резидентом території може бути як юридична особа, так і її територіальний підрозділ, що має права ведення самостійної господарської діяльності (приміром, статус філії). 2) Організації кластера контролюють об'єкти термінальної транспортної інфраструктури території на основі права власності, участі в капіталі, оренди чи іншої правової підстави, що забезпечує контроль. 3) Організації кластера домінують в транспортно-логістичних операціях, здійснюваних на термінальній інфраструктурі території, що означає, що кластер має домінуюче становище на ринку транспортно-логістичних послуг на даній території. 4) Домінуюче положення кластера на регіональному ринку не має нічого спільного з монополією, оскільки кластер - не організація, а множина організацій, що перебувають між собою як у відносинах кооперації, так і у відносинах конкуренції.

Транспортно-логістичні кластери належать до однієї з трьох категорій: 1) Портові ТЛК; 2) Прикордонні ТЛК; 3) Територіальні (регіональні) ТЛК. Прикордонні і регіональні ТЛК можуть бути об'єднані в категорію внутріконтинентальних ТЛК. Вищенаведені види транспортно-логістичних кластерів закономірно взаємодіють між собою на певній території. Ця взаємодія портових та внутріконтинентальних кластерів призводить до того, що серед морських портів можуть бути виділені такі категорії ТЛК, як порти – гейтвеї та стикові порти. Порти – гейтвеї (port gateway) – це порти, в яких переважаючим типом операцій є операції перевалки з морських шляхів на наземні або навпаки. У стикових портах (transshipment / interlining port) переважаючим типом операцій є операції перевантаження з одних суден на інші. Одже, порти – гейтвеї з'єднують морську транспортну мережу з інфраструктурою наземного транспорту, а стикові порти обслуговують технології морських перевезень (аналог сортувальних станцій на залізницях). На практиці в більшості морських портів виконують обидва типи операцій у різних співвідношеннях. Розглянуті вище види і категорії ТЛК складають організаційну основу формування Європейської мережі транспортно-логістичних кластерів. Її фінансово-економічною основою є зростаючий попит на транспортно-логістичні послуги в Європейському Союзі, що збільшується в 2,5 рази швидше, ніж ВВП, в міру інтеграції економік країн - членів ЄС (і подальшого розширення ЄС) в єдиний економічний простір. Частина транспортно-логістичних послуг, що надаються спеціалізованими провайде-

рами, в загальному обороті досягла 40%. Основними бенефіціарами цього зростання є Німеччина, Великобританія та Франція, на частку яких припадає половина всього обороту. У процесі цього розвитку і формується Європейська мережа транспортно-логістичних кластерів. В даний час в цій мережі виділяють 25 первинних (primary) і близько 60 вторинних (secondary) ТЛК. Щонайменше чотири первинних кластера можна кваліфікувати як глобальні логістичні кластери - кластери на базі мегаполісів Лондона і Парижа і міських агломерацій Франкфурт-Рейн-Майн і Рандстад-Голланд¹. Таким чином, в мережі європейських ТЛК можна виділити 3-рівневу ієрархію. Найвищою щільністю мережа ТЛК відрізняється на території гігантського європейського мегаполіса - European Core Region, відомого також як «блакитний банан» або «гарячий банан» - через його форму і яскраве світіння ночами, що спостерігається з космосу. Отже, процеси транспортно-логістичної кластеризації в ЄС відбуваються дещо із запізненням у порівнянні з формуванням кластерів у виробничих галузях (промисловість, агропромисловий бізнес). Разом з тим, для створення транспортно-логістичних кластерів у країнах-членах ЄС вже є необхідні підстави у вигляді структурних та регіональних компонентів та програм єврологістики. Отже, транспортно-логістичну кластеризацію в ЄС слід розглядати, як подальший розвиток Пан'європейського транспортно-логістичного простору, що акцентовано в програмних документах ЄС – Білих книгах з розвитку транспортної галузі (2001; 2006) та «Дорожньої карти з формування Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентно-спроможної та ресурсно-ефективної транспортної системи» (2011). ТЛК, що формуються у ЄС, поділяються на портові, прикордонні, регіональні. В результаті їхньої взаємодії з'являються нові категорії ТЛК – мультипорти - гейтвеї та стикові порти. Їхня сукупність в країнах ЄС формує європейську мережу ТЛК з регіоном європейського ядра (European Core Region) в її основі. Тут концентруються головні кластери з глобальними функціями (Лондонський, Паризький, Франкфуртський, Рандстад-Голланд), більшість головних та основних ТЛК. Подальший розвиток та географічне поширення процесів транспортно-логістичної кластеризації в Європі, без сумніву, повинно охопити Україну, де портові ТЛК можна формувати в зоні Великої Одеси (порти Одеса, Іллічівськ, Південний); Миколаєва-Херсона; Севастополя-Ялти-Феодосії-Керчі; Маріуполя-Бердянська. Є підстави для створення прикордонних (Ужгород, Ковель, Львів тощо), та регіональних ТЛК (у Києві, Донецьку, Харкові, Дніпропетровську), а також мультипортів – гейтвеїв та стикових портів. Враховуючи проходження територією України чотирьох з десяти Пан'європейських транспортних коридорів (№ 3; № 5; № 7; № 9) та чотирьох трансконтинентальних транспортних коридорів (Європа – Азія, TRASEKA, Балтика – Чорне море, Чорноморське транспортне кільце), а також надзвичайно вигідне транзитне положення України (найвищий коефіцієнт транзитності серед держав Європи за дослідженнями британського

¹ Рандстад-Голланд – поліцентрична міська агломерація на заході Нідерландів, що включає чотири найбільших міста цієї країни – Амстердам, Роттердам, Гаагу, Утрехт, а також Лейден-старе університетське місто

інституту Rendall) можливо говорити про створення на території України мережі головних та основних транспортно-логістичних кластерів, як інтегральної складової частини Пан'європейської мережі ТЛК.

Література

1. Портер М. Конкуренція / М. Портер. – М.: Изд.дом «Вільямс», 2006. – 760 с.
2. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія / І.Г. Смирнов. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
3. Географія світового господарства (з основами економіки: Навч. пос. / за ред. Я.Б. Олійника, І.Г. Смирнова. – К.: Знання, 2011. – 640 с.
4. Олійник Я.Б. Міжнародна логістика / Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов: Навч. пос. – К.: Обрії, 2011. – 544 с.

Халецький А.В.

УТОЧНЕННЯ СУТНОСТІ ПОНЯТТЯ «ГРОМАДЯНСЬКЕ СУСПІЛЬСТВО»

Дослідження проблем громадянського суспільства залишається в колі наукових інтересів багатьох вчених. Як свідчить проведений аналіз наукових джерел, на сучасному етапі існує безліч різноманітних визначень поняття «громадянське суспільство».

Виходячи з цього, актуальним є узагальнення різних підходів науковців до визначення сутності громадянського суспільства та уточнення формулювання цієї дефініції.

Громадянське суспільство виступає важливою підсистемою суспільства як цілого, яка співпадає з соціальною сферою суспільного життя. У сучасному розумінні поняття «громадянське суспільство» надано як сукупність усіх громадян, їх вільних об'єднань та асоціацій, пов'язаних суспільними відносинами, що характеризуються високим рівнем суспільної свідомості та політичної культури, які перебувають за межами держави, її директивного регулювання й регламентації, але гарантуються та охороняються державою.

Громадянське суспільство є системою забезпечення життєдіяльності соціальної, соціокультурної й духовної сфер, їх самовідновлення та передавання від покоління до покоління, системою незалежних від держави суспільних інститутів і відносин, що мають створити умови для самореалізації окремих індивідів і груп.