

В.А. Кулик, О.В. Онищенко

**ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИЙ
КЛАСТЕР: ФОРМУВАННЯ,
ФУНКЦІОНУВАННЯ, АНАЛІЗ
ДІЯЛЬНОСТІ**

Монографія

Кременчук 2016

УДК 656.71:658.7:334.758.004.14
ББК 65.4+39.513

*Рекомендовано до друку вченою радою Кременчуцького національного
університету імені Михайла Остроградського
(протокол № 6 від 25 грудня 2015 р.)*

*Рекомендовано до друку Науково-технічною радою Національного
авіаційного університету (протокол № 9 від 10 грудня 2015 р.)*

Рецензенти:

Микитенко В.В., доктор економічних наук, професор,
головний науковий співробітник відділу стратегічного потенціалу сталого
розвитку
(Державна установа «Інститут економіки природокористування та сталого
розвитку НАН України», м. Київ)

Загорулько В.М., доктор економічних наук, професор,
зав. кафедри маркетингу
(Національний авіаційний університет, м Київ)

Кулик В.А., Онищенко О.В.

Транспортно-логістичний кластер: формування, функціонування,
аналіз діяльності. Монографія. – Кременчук : «Кременчуцька міська
друкарня», 2016. – 228 с.

Монографія присвячена вирішенню науково-практичного завдання –
розробці теоретико-методичних підходів до організаційно-економічного
забезпечення діяльності зонального аеропорту – авіаційного ядра
транспортно-логістичного кластеру підприємств і організацій, що має
істотне значення для сталого розвитку українських периферійних
аеропортів. Для керівників і менеджерів авіапідприємств, науковців,
аспірантів і студентів вищих навчальних закладів транспортного профілю.

УДК 656.71:658.7:334.758.004.14
ББК 65.4+39.513

ISBN

©В.А. Кулик,
О.В. Онищенко, 2015
© « », 2015

ЗМІСТ

Вступ	4
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СФЕРИ ДІЯЛЬНОСТІ	8
1.1. Транспортно-логістичне забезпечення інтегрованої політики ефективного розвитку економіки.....	8
1.2. Науково-організаційні основи кластеризації транспортно- логістичної діяльності.....	22
1.3. Зарубіжний досвід кластеризації.....	43
1.4. Транспортно-логістичні кластери світу.....	48
1.5. Методологічні засади перетворення транспортного вузла в ядро транспортно-логістичного кластеру.....	55
Висновки до розділу 1.....	72
РОЗДІЛ 2 ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КЛАСТЕРІВ В СИСТЕМІ АВІАЦІЙНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	76
2.1. Особливості авіатранспортної діяльності на сучасному етапі логістизації економіки.....	76
2.2. Відповідність інфраструктури аеропортів сучасним транспортно-логістичним вимогам.....	96
2.3. Стратегія функціонування транспортно-логістичного кластеру в умовах лібералізації ринку авіаперевезень.....	112
Висновки до розділу 2.....	132
РОЗДІЛ 3 КОНЦЕПЦІЯ СТВОРЕННЯ АВІАЦІЙНОГО ЯДРА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРУ	135
3.1. Бізнес-модель функціонування авіаційного ядра транспортно- логістичного кластеру.....	135
3.2. Реінжиніринг транспортно-логістичних бізнес-процесів аеропорту при формуванні авіаційного ядра кластеру.....	153
3.3. Механізм управління авіаційним ядром кластеру (на прикладі ПОКП "Аеропорт-Полтава").....	176
Висновки до розділу 3.....	200
Заключення	203
Список літератури	208

ВСТУП

Процеси лібералізації, глобалізації та комерціалізації повітряного транспорту і, як наслідок, динамічна зміна факторів зовнішнього середовища визначають необхідність перегляду раніше прийнятої стратегії роботи авіапідприємств на ринку авіаперевезень з метою адаптації їх до відповідних нових умов, спонукають до пошуку нових методів управління, нових засобів взаємовідносин з партнерами та клієнтами. Саме стан економічних відносин, що склався у вітчизняній авіації в результаті її виходу на міжнародний рівень, поставив на перший план проблему конкурентоспроможності авіаперевізників, і перш за все – осучаснення інфраструктури та бізнес-процесів діяльності авіакомпаній та аеропортів, особливо територіального призначення.

Внаслідок сучасних тенденцій розвитку міжнародних економічних відносин виникає необхідність структурних змін у функціонуванні транспортної системи країни, яка повинна бути зорієнтована на підсилення координації та взаємодії різних видів транспорту, задоволення потреб споживача щодо якості обслуговування, впровадження логістичних принципів управління в діяльності транспортних підприємств, зокрема авіаційних.

Актуальною проблемою, що постає перед транспортним авіаційним комплексом на сьогодні є обґрунтування 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).

Лібералізація міжнародних повітряних перевезень, збільшення обсягів авіаперевезень, посилення вимог безпеки польотів, надійності та регулярності авіаперевезень вимагають перегляду застарілих та

впровадження нових, більш ефективних технологій наземного обслуговування авіаперевізників та вантажів в аеропортах. На відміну від міжнародних більшість місцевих аеропортів потерпає від низької завантаженості, бо їх пасажирські термінали та інфраструктура не в змозі забезпечити належне обслуговування пасажирів та повітряних перевізників, вони залишаються неконкурентоспроможними та фактично не дотримуються сучасних ринкових вимог до світового рівня транспортно-логістичного обслуговування. Тому можна стверджувати, що виникла необхідність пошуку нових можливостей підвищення ефективності роботи авіапідприємств та рівня сервісу для клієнтів в умовах нової кластеризованої інформаційної економіки та динамічних змін зовнішнього середовища. Економічна кластеризація допомагає вирішити комплексну проблему забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки на світовому ринку шляхом розширення експорту товарів і послуг, й відповідним притоком капіталу зовні.

Результати, викладені в даній роботі, базуються на подальшому розвитку досліджень питань розвитку та ефективного функціонування кластерів та кластерної моделі господарювання, яким присвячені роботи багатьох зарубіжних та вітчизняних авторів, зокрема Єфімова О.В., Войнаренка М.П., Герасимчука М.С., Соколенка С.І., Оскольського В.В., Паламарчука О.М., Федоренко В.Г., Гойко А.Ф., Фількевича І.А., Кнорринга В.І., Портера М., Фезера Е., Бергмана Е., Фаррела Г., Розенфельда С., Енрайта М., Мінгальної Ж., Лойко В. та інших.

Проблемами удосконалення діяльності аеропортів та співробітництва держави і приватного бізнесу в розвитку повітряного транспорту України займалися такі українські науковці, як Кулаєв Ю.Ф., Матвеев В.В., Загорулько В.М., Косарев О.Й., Рибак О.М., Полянська Н.Є., Кулик В.А., Сич Є.М., Ложачевська О.М. та інші.

На жаль у науковому колі досі не вироблено єдиного підходу щодо механізмів концептуальної переорієнтації діяльності вітчизняних аеропортів на авіатранспортне обслуговування потреб підприємств і громади у межах новітніх територіально-галузевих об'єднань – кластерів та підвищення ефективності управління бізнес-процесами периферійного аеропорту на основі комплексного використання інновацій у сфері менеджменту, маркетингу та інформаційних технологій з метою покращення організаційно-економічного забезпечення його діяльності.

У зв'язку з вищезгаданим, в даній роботі автори намагались поставити і вирішити наступні задачі:

- дослідження особливостей розвитку транспортної та логістичної систем, транспортно-логістичної інфраструктури, систематизації підходів до їх класифікації;

- проведення оцінки ефективності кластерних структур як в національній так і світовій практиці, досліджено передумови створення та розвитку функціональних та продуктових кластерів на основі тісної взаємодії влади, бізнесу та громадськості, визначення переваг та проблем кластерних структур, обґрунтування необхідності формування транспортно-логістичного кластеру та спеціалізованих підкластерів авіаційних, мультимодальних та інших перевезень; наявності їх важливого складового елементу – ядра кластеру. Для авіаційного кластеру ядром має бути зональний аеропорт. Визначення каналів партнерських взаємозв'язків зонального аеропорту з суб'єктами соціально-економічної і виробничої системи комплексного кластерного угруповання – територіального кластеру;

- дослідження сучасного стану і динаміки національного ринку авіаційних перевезень, проведення оцінки ефективності інфраструктури аеропортів та визначення угруповання колоній аеропортів у транспортно-логістичні кластери відповідно зі специфікою та географією їх

економічної діяльності, а також проведено вибір спеціалізованих аеропортів-хабів у якості базових ядер авіаційних транспортно-логістичних кластерів;

- розроблення концептуальних положень формування і розвитку зонального аеропорту транспортно-логістичного кластеру, орієнтованих на максимальний синергетичний ефект в усьому логістичному ланцюгу транспортно-логістичного сервісу, розроблення схеми створення і організації діяльності транспортно-логістичного ядра кластерної структури;

- визначення завдань, принципів та можливостей реінжинірингу авіаційного бізнесу у транспортно-логістичному кластері при вирішенні задач підвищення конкурентоспроможності продукції підприємств бізнес-середовища кластеру.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СФЕРИ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. Транспортно-логістичне забезпечення інтегрованої політики ефективного розвитку економіки

Орієнтація розвитку економіки України в напрямі широкомасштабного впровадження ринкових відносин, прагнення якнайшвидшої інтеграції у світове, передусім європейське економічне співтовариство, вимагає радикальних структурних змін економічного потенціалу країни та інтегрованої політики підвищення ефективності його використання. Інтегрована політика економічного розвитку передбачає крім узгодженого пропорційного розвитку окремих галузей і підприємств їх інтеграцію у світову гео економічну систему виробництва, розподілу, торгівлі і споживання продукції і послуг, які відповідатимуть зростаючим потребам і вимогам суспільства.

Для цього, як свідчить досвід передових розвинутих країн, необхідне інфраструктурне забезпечення функціонування економіки країни.

Зважаючи на територіальне розташування та транзитні можливості України, однією з найбільш необхідних складових такого забезпечення інтеграції є розвиток транспортно-логістичної сфери експортно-імпоротної діяльності.

Українська промисловість не зможе зберегти свою конкурентоспроможність без інтегрування до світових ланцюжків споживання. Всі види транспорту та логістики, в яких інформаційні технології грають важливу роль, є важливими для приваблювання прямих

іноземних інвестицій та сприяння торгівлі. Україна має величезний потенціал розвитку інтегрованої торгівлі. Завдяки недорогій робочій силі та близькості до ринків ЄС Україна приваблива для індустріального аутсорсингу європейськими компаніями. Наприклад, внутрішньогалузева торгівля вже набула великої ваги для української текстильної галузі та електроніки завдяки державній політиці підтримки електронної промисловості в Україні [17]. Однак транспортна інфраструктура та логістичні потужності перешкоджають притоку інвестицій, оскільки не відповідають вимогам швидкого транспортування готової та напівготової продукції за кордон [123]. Одним із напрямків створення ефективної моделі транспортного забезпечення світогосподарської інтеграції відомий фахівець Ложачевська О.М. вважає розвиток регіональних транспортних комплексів [52].

Досвід промислової реструктуризації Європейського Союзу чітко свідчить, що сектор послуг врешті-решт стане провідним в економіці. Поряд з такими галузями з сектору послуг, як фінанси й туризм, Україна має суттєвий, але ще не повністю реалізований потенціал розвитку своїх ключових мережевих галузей – транспорту та телекомунікацій. Розвинена та ефективна інфраструктура може забезпечити успішнішу інтеграцію українських галузей промисловості до світових ланцюжків споживання, усунути існуючі перешкоди для економічного розвитку.

Одним із основних завдань комплексного розвитку на сучасному етапі трансформаційних перетворень є взаємний зв'язок між виробництвом і ресурсними базами обслуговуючих галузей, соціальною сферою, а також територіальні зв'язки з іншими регіонами і країнами. Формування таких зв'язків здійснюється на основі існуючої транспортної системи.

Реорганізація транспортного комплексу, який забезпечує ефективне функціонування як економіки країни в цілому, так і її територій і галузей

відіграє вирішальну роль в досягненні стратегічних цілей вітчизняної економіки.

Останнім часом підвищується інтерес економістів, юристів, економіко-географів до вивчення проблем транспорту. Це пояснюється тим, що транспорт є важливою галуззю кожної держави, адже обсяг транспортних послуг значною мірою залежить від стану економіки країни, а сам транспорт частково підвищує рівень активності економіки. Наукові основи географії транспортної інфраструктури заклали ще німецькі вчені кінця XIX – початку XX століття – А.Геттнер, К.Дове, О.Блюм. В Україні транспорт досліджували такі вчені як Пістун М.Д., Шаблій О.І. [132], Григорович М.В., Коценко К.Ф. Діагностиці рівня розвитку транспортних підприємств присвячені дослідження Бакаєва О.О., Бакаєва Л.О., Вовка О.О., Гончарова М.Ю., Котелянца В.І., Кулаєва Ю.Ф. [46], Кулика В.А. [47, 48, 49], Лівшиця В.М., Сича Є.М. [107], Цветова Ю.М. та інших.

На сьогодні проблемами розвитку українського транспортного ринку займаються такі українські науковці як Гриневський С.Р., Новікова А.М. [57], Комарницький І.М. [34], Череп В.М. [129], Ложачевська О.М. [52], Когут І.В.. Російські науковці, такі як Лукінський В.С., Бережной В.І., Бережна О.В., Міротин Л.Б. та інші вивчають основні питання інфраструктури транспортно-логістичних процесів.

Транспортні шляхи створюють найбільш сприятливі умови для формування і реалізації матеріальних потоків важливих як для забезпечення необхідними ресурсами виробничої сфери, так і для наповнення внутрішнього ринку необхідною продукцією споживання.

Транспорт є важливою галуззю матеріального виробництва, що забезпечує потреби населення й господарства в усіх видах перевезень. Він є необхідною умовою виконання і розвитку територіального поділу праці, який можливий лише за умови інтенсивного обміну товарами між окремими територіями. Розширення територіального поділу праці, його

удосконалення і виникнення нових, ефективніших форм значною мірою залежить від рівня розвитку транспорту адже він може прискорювати або ж затримувати процес територіальної концентрації промислових підприємств у певних господарських центрах, забезпечувати нормальне функціонування різних елементів в промислових комплексах.

Транспорт має певні особливості:

- наслідком роботи транспорту є не новий, а певний корисний ефект, що полягає в переміщенні вантажів і людей;
- на транспорті використовується не сировина, а лише засоби виробництва й допоміжні матеріали;
- своєю діяльністю транспорт продовжує виробничий процес промисловості й сільського господарства у сфері обігу.

Для транспорту характерні лінійне розміщення та універсальність виробничих зв'язків з іншими галузями господарства.

Транспорт як галузь економіки характеризується тим, що у процесі його діяльності не створюється суспільний продукт. Продукція транспорту – перевізний процес, який існує лише в момент виконання транспортом своєї основної функції – переміщення у просторі та в часі пасажирів та вантажів.

У Великому тлумачному словнику сучасної української мови подано тлумачення поняття «транспорт». Основні значення та відтінки певних значень цього слова свідчать про багатозначність й багатовимірність цього поняття, об'єднаного спільною лексемою «перевезення» і похідними від неї. Визначення містить головний компонент (покликання задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях) і відбиває походження самого слова транспорт, що з латинської *transportare* продукується як переміщувати, переносити [7, с.1262]. В цьому визначенні відображається головна сутність транспорту, а саме здатність

переміщувати в просторі будь-які предмети і живі об'єкти у вигляді вантажів і пасажирів. Інші визначення представлені в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Визначення поняття «транспорт»

№ п/п	Джерело визначення терміну	Сутність визначення
1.	Великий політехнічний енциклопедичний словник [87, с.542]	галузь матеріального виробництва, що здійснює переміщення пасажирів і вантажів виробничого і невиробничого призначення
2.	Качан Є.П. [29]	специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва і сфери обслуговування, яка забезпечує потреби господарств і населення з усіх видів перевезень
3.	Ковалевський В.В. [32]	комплекс, що складається з окремих видів транспорту: залізничного, морського, річкового, автомобільного, трубопровідного та повітряного
4.	Словарь-справочник финансово-экономических, банковских терминов [108]	галузь економіки, господарства, яка здійснює перевезення пасажирів та вантажів

Кожне спеціалізоване видання використовує як аргумент класифікації різні наукові підходи. Так, у підручнику «Транспорт і шляхи сполучення» Савенко В.Я. і Гайдукевича В.А. [106, с.16] види транспорту поділяють лише за геосферами – наземний, водний і повітряний. У книзі «Єдина транспортна система» Аксьонов І.Я. класифікує інші різновиди транспорту: магістральний, універсальний, дискретний, безперервний, зазначаючи, що, наприклад, універсальним може бути залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний [2, с.47]. Тобто це є додатковою класифікаційною ознакою. Щодо назви магістральний транспорт, то цей термін досі немає однозначного трактування й

найчастіше означає транспорт загального користування. Безперервним автор називає транспорт, де предмети перевезення переміщуються у просторі безперервним потоком за допомогою різноманітних гнучких стрічок, шнеків, ескалаторів тощо.

У виданні «Єдина транспортна система і автомобільні перевезення» Афанасьєва Л.Л. [3, с.5], номенклатура назв транспорту розширюється, додаючи міський, приміський, внутрішньорайонний, міжрайонний, міжміський, міжнародний. Однак і це домінування цілком повторює традиційну класифікацію.

Враховуючи, що транспорт є сукупністю засобів перевезення, засобів керування і зв'язку, шляхів сполучення, а також різних технічних пристроїв, механізмів і споруд, що забезпечують їхню роботу, транспорт можна вважати однією із стратегічно важливих галузей економіки України, ефективне функціонування якої є неодмінною умовою структурних перетворень економіки, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у вантажних та пасажирських перевезеннях, активізації зовнішньоекономічної діяльності. Унікальність транспорту полягає у тому, що, представляючи сферу матеріального виробництва, він одночасно виконує допоміжну функцію інфраструктури обслуговування. Транспорт як система представляє собою комплекс взаємопов'язаних елементів, котра має ознаки єдності, цілісності, підпорядкованості тощо.

З початком проголошення курсу на формування ринкових відносин в Україні роль транспорту зростає, проте матеріально-технічний стан його та масштаби інвестицій залишалися далеко не оптимальними по відношенню до поточних і особливо перспективних потреб економіки та населення. Таке відставання спостерігалось в усіх видах магістрального транспорту. Досвід ринково розвинутих країн переконує, що транспортні галузі повинні не тільки розвиватися адекватно зростаючим потребам суспільства, але навіть випереджувати їх, тобто мати певний запас

резервної потужності на випадок непередбачених потреб, що можуть виникати в екстремальних умовах [53].

Транспортне виробництво є одним із ключових факторів ринкової економіки, тому воно виступає активним об'єктом ринкових відносин, від ефективної діяльності якого залежить нормальне функціонування і розвиток усіх галузей народного господарства і соціальної сфери.

Одночасно транспортне виробництво виступає й у ролі суб'єкта регульованих ринкових відносин, особливо при формуванні попиту на перевезення і розподілі їх між взаємодіючими видами транспорту, при встановленні взаємовигідних господарсько-правових відносин між транспортом і вантажовласниками, транспортом і пасажирями.

Тому дослідження особливостей і тенденцій розвитку транспорту необхідне для виявлення напрямків підвищення ефективності використання транспорту, якнайшвидшого досягнення ним рівня, здатного позитивно впливати на економічний розвиток країни.

Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Зокрема, галузева структура господарства та його територіальна організація, вигідне економіко-географічне положення у центрі Європи визначають розвиток і розміщення залізничного, морського, річкового, автомобільного, трубопровідного, повітряного транспорту.

Однак кожний вид транспорту, будучи складовою системи транспортно-дорожнього комплексу країни чи окремого регіону та виконуючи свої характерні функції, має свої переваги і недоліки (рис. 1.1).

Порівняльний аналіз можливостей різних видів транспорту дозволяє обирати в інтегрованій політиці розвитку транспортно-логістичної діяльності найбільш ефективні програми використання, модернізації та реорганізації існуючого в країні потенціалу транспортних підприємств в тісному зв'язку з потребами нових бізнес-проектів, орієнтованих на

міжнародний ринок. Такий підхід буде відповідати сучасній економічній політиці міжнародної інтеграції, а не самозабезпечення власними силами

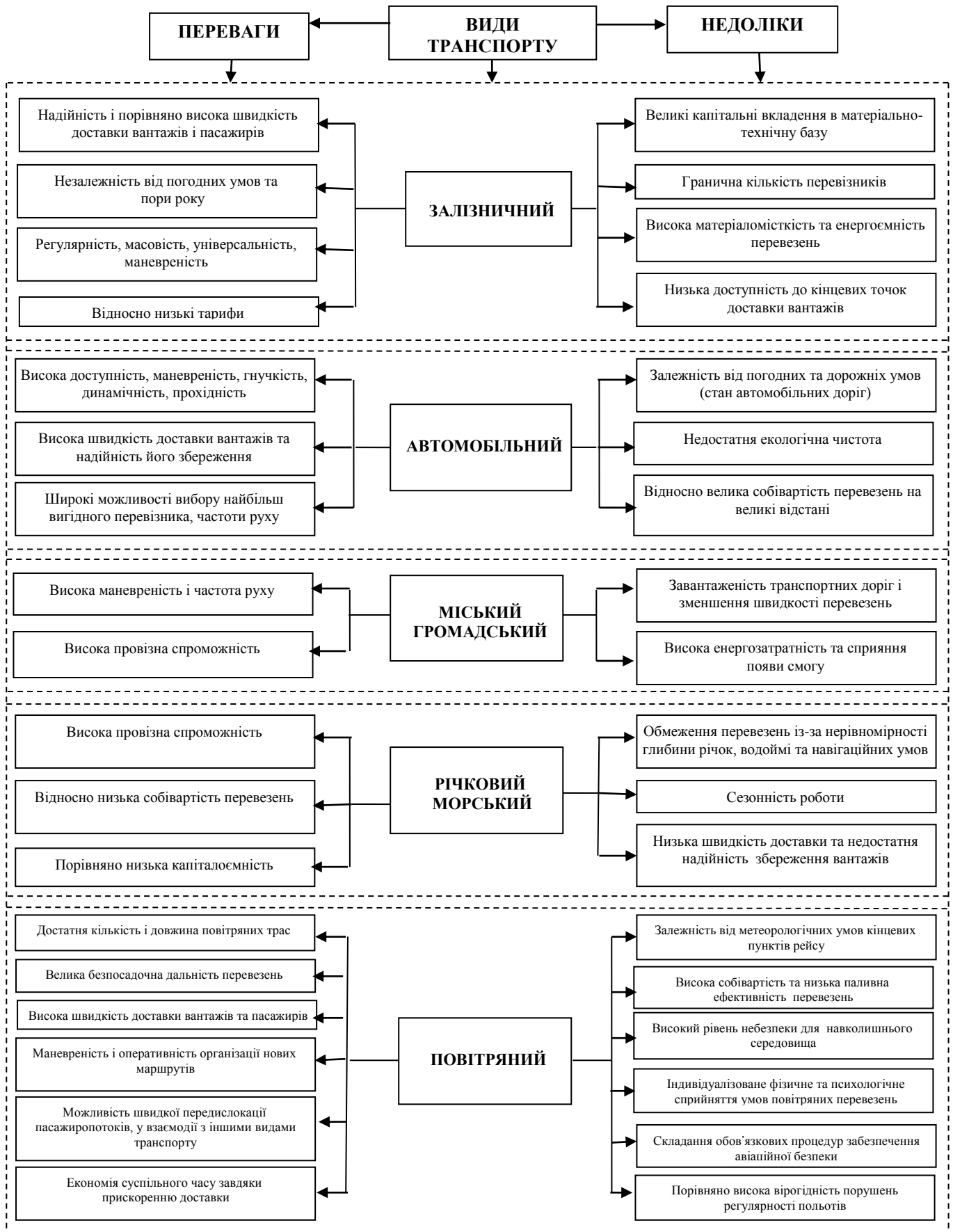


Рис. 1.1. Переваги і недоліки перевезень різними видами транспорту
(складено авторами за джерелами [29, 50, 106, 119, 120, 135])

потреб національної економіки. Окремі види транспорту не функціонують ізольовано. Виконуючи спільну функцію по забезпеченню господарського комплексу вантажними і пасажирськими перевезеннями, різні види транспорту тісно взаємодіють між собою. Внаслідок цього і формується єдина транспортна система, яка розвивається у взаємодії з усім господарським комплексом країни і визначається як комплекс різних видів транспорту, що знаходяться в залежності і взаємодії, об'єднаних транспортними мережами і вузлами, в яких відбувається обмін вантажами і пасажирями [2, 119].

Транспортна система повинна відповідати вимогам ринкових відносин та суспільного виробництва, а отже мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, зокрема для підготовки та відправлення вантажів, пасажирів, забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків країни.

Транспортна система України є розвинутим сучасним промислово-господарським комплексом і включає усі види транспорту – автомобільний, залізничний, повітряний, морський, річковий, трубопровідний і шляхи сполучення загального користування. Транспортна система представляє собою територіальне поєднання шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і служб перевезень, які об'єднують всі види транспорту і всі ланки транспортного процесу у їх взаємодії та забезпечують успішне функціонування господарського комплексу країни в цілому. Вона має розгалужену інфраструктуру для надання всієї сукупності транспортних послуг і спрямована найповніше задовольняти потреби населення в перевезеннях вантажів і пасажирів. До найважливіших якісних характеристик цієї системи належать: цілісність вантажів і безпека пасажирів; регулярність і надійність транспортних зв'язків; швидкість; вартість перевезень.

Транспорт, який включає як окремі види транспорту, так і обслуговуюче господарство, є найголовнішим системоутворюючим елементом. Він визначає рівень розвитку економічного потенціалу і промислової структури будь-якої індустріально розвинутої країни. Якщо раніше транспорт лише обслуговував діяльність галузей виробничої сфери, то в даний час транспорт став важливою і необхідною умовою їх зростання і розвитку. Саме цим визначається специфіка ролі, місця і механізмів розвитку самої транспортної системи, яка повинна співпрацювати у функціонально-структурному балансі з іншими галузями економіки і розвиватися випереджаючими темпами.

З одного боку, як кожний із системоутворюючих елементів виробничо-економічної та соціально-політичної систем країни, транспортний комплекс має великий запас різноманітних сценаріїв його підтримання у роботоздатному стані. З іншого боку, транспортний комплекс є особливо чутливим до різних негативних процесів і явищ, які виникають в економічній системі. Якщо реакція на такі явища залишається непоміченою і без відповіді, то подальший розвиток подій уже може мати системний, зростаючий і багато в чому руйнівний характер, як попереджають Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. [86, с.5]

Транспортний комплекс сам по собі не може існувати без тісної взаємодії з сферою матеріального виробництва, він є складовою господарської системи. З одного боку, транспортний комплекс виступає як інфраструктура виробничої сфери, без якої неможливе її існування, з іншого – транспортний комплекс має свою, досить розгалужену інфраструктуру, без якої неможливо реалізувати транспортні послуги. Тому виникає проблема узгодження темпів розвитку як сфери матеріального виробництва, так і транспортного комплексу з його складною і розгалуженою інфраструктурою. Основою для такого узгодження є рівень розвитку виробничої структури, а також обсяги

виготовляємої продукції. Ці фактори диктують вимоги до транспортного обслуговування. Крім того, транспортний комплекс має теж свої, тільки йому притаманні особливості. Відмінності в розвитку окремих видів транспорту є суттєвими, тому виникає проблема – які види транспорту найбільш доцільно розвивати, щоб задовольнити потреби у транспортних послугах як найближчої громади, так і навколишніх підприємств і організацій.

У господарстві країни аналогів транспортного комплексу не існує. Це пов'язано зі складністю його структури, координацією завдань, що стоять перед ним, за різноманіттям та чисельністю зв'язків з усіма без виключення галузями господарства, за кількістю зайнятих у виробничому процесі та й за іншими показниками його функціонування. З одного боку, транспортний комплекс створює умови для самостійності підприємств, регіонів і країн, а з іншого відбувається поєднання їх економічних систем при переміщенні предметів і засобів праці у відповідності з ринковою схемою виробництва і споживання товарів і послуг.

Загально визнаним є визначення транспорту як важливої сполучної ланки глобалізації, інтеграції і логістизації економіки.

Стратегічний розвиток територіально-промислових комплексів, освоєння природних ресурсів пред'являє особливі вимоги до перевезень.

Як свідчить статистика, на долю транспортного комплексу припадає більше 10% загальної зайнятості трудових ресурсів із загальної кількості, майже 20% основних виробничих фондів, біля 10% капіталовкладень. Частина основних фондів транспортного комплексу у вартісному виразі становить понад 8% загальної вартості основних фондів усіх галузей економіки України [52].

За останній час транспортний комплекс зазнав впливу цілої низки негативних факторів, серед яких високий рівень зносу виробничих фондів і, в першу чергу, транспортних засобів, незабезпеченість транспортними

засобами в необхідній кількості для задоволення потреб економіки і населення в перевезеннях, незадовільна конкурентоспроможність на ринку міжнародних транспортних послуг, незадовільний фінансовий стан підприємств транспортної галузі, відсутність належного бюджетного фінансування, недостатні інвестиції у техніко-технологічну модернізацію, технічне переозброєння тощо.

Вплив транспортного чинника залежить від рівня розвитку транспортної системи. Чим більш розвиненіша транспортна мережа, чим більше функціонує ефективних транспортних засобів, тим сприятливіше транспортне положення будь-якого об'єкта (території, міста, промислового підприємства). Недостатній розвиток транспортної системи обмежує можливості формування і розвитку господарств на окремих територіях.

Роботу транспортної системи забезпечує транспортна інфраструктура, що включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно-розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, які здійснюють навантаження, розвантаження і перевалку вантажів (що перевозяться всіма видами транспорту), а також засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання. [118, 121].

Транспортна діяльність безпосередньо пов'язана з логістичними процесами замовлень на перевезення пасажирів і вантажів, супутнього обслуговування клієнтів, а при перевезенні вантажів – складування, зберігання, переробки, консолідації поставчань. Тому в транспортних вузлах створюються логістичні центри з розширеними провайдерськими функціями, а їх об'єднання формує необхідну транспортно-логістичну інфраструктуру.

Для дослідження транспортно-логістичної інфраструктури розглянемо узагальнюючий термін «інфраструктура».

Інфраструктура (від лат. *infra* – під, нижче, *structure* - будова, розташування) – дослівно означає частину будь-якого об'єкта, його

основу, свого роду базу. В економічній літературі термін «інфраструктура» вперше з'явився 1966 року в роботах американського економіста П. Розенштейна-Родана. Він запозичив цей термін з військового лексикону. Він запропонував ділити інфраструктуру на виробничу і соціальну [152]. Незважаючи на значне поширення терміну, однозначного визначення в літературі немає (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Визначення поняття «інфраструктура»

№ п/п	Джерело визначення терміну	Сутність визначення
1.	Економічна енциклопедія [23]	комплекс галузей господарства, що обслуговують промислове та сільськогосподарське виробництво: будівництво шосейних доріг, каналів, портів, мостів, аеродромів, складів, енергетичне господарство, залізничний транспорт, зв'язок, водопостачання та каналізація, загальна та професійна освіта, наука та інше
2.	Словник термінів ринкової економіки [109]	сукупність галузей та видів діяльностей, що обслуговують як виробничу, так і не виробничі сфери економіки з метою створення умов для нормальної діяльності головних галузей матеріального виробництва та розвитку виробничих сил держави
3.	Коломийчук В.С. [33, с.246]	поєднання діючих споруд, будівель, мереж, що прямо не беруть участі у виробництві матеріальних благ, які необхідні для самого процесу виробництва і які можна об'єднати у певні однорідні групи галузі: виробничу, інженерну, соціальну, транспортну, екологічну інфраструктури
4.	Дебабов С.А. [16]	це мережі, де здійснюється постачання продукції між віддаленими один від іншого економічними агентами, а також галузі економіки, що експлуатують такі мережі
5.	Авторське узагальнення терміну	«інфраструктура» являє собою, з одного боку – матеріальні умови функціонування виробництва, або життя населення, або одночасно того та іншого, а з іншого боку – це основа, що забезпечує належне функціонування галузей, підприємств

За іншими джерелами термін «інфраструктура» вперше з'явився у працях А. Маршалла [148] і Д. Кларка (кінець 40-х років). Вони встановили, що суспільні витрати на виробництво товарів значно перевищують витрати індивідуальних виробників. Різницю між цими витратами вони назвали «соціальним накладним капіталом», а ефект його присвоєння – «зовнішньою економією», тобто економією, яку дістають через присвоєння корисного ефекту від діяльності інфраструктурних галузей.

Центральною категорією економічної системи, її важливим елементом є підприємство. Яке, в свою чергу, є самостійним господарським суб'єктом, з правами юридичної особи, що виконує певні роботи та послуги, основною метою якого є отримання максимального прибутку. Кожне підприємство потребує наявності розвинутої матеріально-технічної бази, функцією якої є обслуговування виробничого процесу, тобто розвинутої інфраструктури.

За думкою Петровича Й.М., інфраструктура підприємства визначається як «комплекс цехів, дільниць, господарств, інших підрозділів, що забезпечують необхідні умови для нормального перебігу виробничого процесу і функціонування підприємства в цілому [85, с.202].

Яркіна Т.В. вважає, що інфраструктура підприємства – «це сукупність цехів, ділянок, господарств та служб підприємства, що мають підлеглий допоміжний характер та необхідні умови, що забезпечують діяльність підприємства в цілому» [134].

Під час дослідження стану і сутності функціонування транспортно-логістичної інфраструктури були встановлені основні диспропорції у системі управління підприємствами, що призводять до появи значних непотрібних втрат:

- 1) відсутність чіткої стратегії інфраструктури підприємства;

2) неузгодженість дій елементів інфраструктури з цілями підприємства;

3) відсутність єдиного інформаційного джерела;

4) нерациональне використання активів підприємства та інше.

На нашу думку одним з найефективніших шляхів розвитку окремих елементів та інфраструктури підприємств в цілому може бути впровадження функціональної кластеризації за окремими видами діяльності.

1.2. Науково-організаційні основи кластеризації транспортно-логістичної діяльності

Проблеми кардинального підвищення рівня конкурентоспроможності України в умовах сучасних світогосподарських відносин потребують постійної уваги і вирішення. Для України, як держави з повністю централізованим у минулому господарством, необхідно шукати шляхи його перебудови, щоб мати змогу гідно конкурувати на світовому ринку, де держави з ринковою економікою посідають провідне місце.

Україна, яка заявила про свою «європейську орієнтацію», сьогодні знаходиться в умовах, коли окрім надії на західну допомогу чи інвестиції, їй необхідно максимально використовувати наявні власні ресурси, щоб мати незалежну економіку і високий рівень якості власної продукції. Причому деякі з українських підприємств потрібно поставити в умови жорсткої конкуренції, а інші необхідно об'єднати за допомогою різних принципів і інструментів кооперування. Перехід до нової системи функціонування та управління, яка охоплює діяльність групи територіально, функціонально або товаро близьких підприємств, спрямованих на досягнення спільної мети, дозволяє економити значну

кількість різних видів ресурсів і допоможе впроваджувати інновації, для чого необхідно інвестувати значні обсяги матеріальних, фінансових та трудових ресурсів у розвиток нової техніки та прогресивних технологій спільної інфраструктури забезпечення бізнесу, у тому числі і транспортних мереж.

За умов глобалізації суспільства відбуваються значні зміни в організації виробництва як на національному, так і на міжнародному рівнях. Геоелекономічні процеси викликають до життя новітні інтеграційні утворення – кластери. Об'єднання інтересів ресурсних можливостей і бізнес-процесів різних підприємств у взаємодіючу віртуальну організацію може здійснювати на основі територіальної, регіональної, продуктової, функціональної, демографічної та інших видів спільності. Найважливішим показником їхньої діяльності є висока конкурентоспроможність на світовому ринку. Крім того, кластери являють собою комбінацію конкуренції та кооперації таким чином, що об'єднання в одних сферах допомагають успішно вести конкурентну боротьбу в інших. Для України кластерінг (за визначенням А.Мальберга та І.Зандера) є ідеальним способом розбудови економіки та підтримки її на належному рівні в системі світових господарських відносин [54, с.15].

Ядром кластеру мають бути базові підприємства, основна продукція чи функції, виробництва, взаємопов'язані єдністю технологічних та економічних процесів, а участь в об'єднанні визначається зоною і силою взаємного тяжіння.

Зростаюча кількість досліджень по всьому світові показує, що географічна близькість відповідних економічних видів діяльності дає можливість для більш високого рівня продуктивності та інновацій. Кластери, тобто розташовані у безпосередній територіальній або виробничій близькості кінцеві виробники, постачальники ресурсів, постачальники послуг, дослідницькі лабораторії, навчальні заклади, та

інші установи, є важливими рушійними факторами розвитку економіки, у тому числі і для конкретних територіальних громад. Доцільність формування галузевих та міжгалузевих інтегрованих структур в різних галузях економіки розглядається як засіб ефективної співпраці різних видів підприємств та кооперації їх зусиль для організації сучасних виробництв, раціонального використання їх виробничих потужностей і нарощування виробництва продукції. Йдеться про створення бізнес-кластерів, тобто таких об'єднань підприємств, які забезпечують узгодження їх господарської діяльності та підвищення ефективності виробництва, просування і реалізації продукції, оскільки економічна система за їх участі забезпечує відповідні умови для ефективного функціонування конкретних сегментів ринку товарів і послуг.

Питанням розвитку та ефективного функціонування кластерів та кластерної моделі господарювання присвятили свої праці такі науковці світового рівня як Кнорринг В.І., Косіюк О.М., Портер М. [90], Єфімова О. В., Войнаренко М.П. [10], Герасимчук М.С. [11], Даниленко А. І., Стеченко Д.М. [116], Соколенко С.І. [113, 114], Оскольський В.В. [80], Паламарчук О.М., Провозін В.Б., Федоренко В.Г. [126], Гойко А.Ф. [126], Фатхутдинов Р.А., Фамінський І.П., Фількевич І.А., Фезер Е. [141], Бергман Е., Фаррел Г., П. ден Хертаг, Роелант Т., Розенфельд С. [103, 151], Енрайт М. [139], Мінгальова Ж. [56], Лойко В., Безвушко Е. [5], Авельцов Д., Асанова Е., Наумов О. та інші.

Вперше термін «кластер» був вжитий дослідником Тріоном у 1939 р. З англійської мови термін «cluster» переводиться як гроно, букет, щітка, або як група, скупчення, зосередження (наприклад, людей, предметів), або як бджолиний рій, буквально – «зростати разом». Поряд з ним вживаються також терміни «автоматична класифікація», «таксономія» чи «розпізнавання образів» [136].

Починаючи з 90-х років ХХ ст. набуває поширення такого поняття і в економічній літературі - як кластеру або кластерного об'єднання. Вперше цей феномен відмітив Альфред Маршалл більше ста років тому, помітивши тенденцію до концентрації спеціалізованих компаній в «промислових регіонах». В його книзі «Принципи Економіки», що вийшла в кінці ХІХ століття, приводилися дослідження промислових районів Великобританії. Хоча в його книзі і не фігурують сучасні спеціальні терміни, проте ясно, що в ній фактично розглядається кластер з достатнім міжфірмовим розподілом праці. Сьогоднішнє уявлення про синергію бізнес-кластеру також пов'язане з раціональним розподілом праці та ефективним використанням ресурсів.

Йозеф Шумпетер в своїй роботі про роль підприємців та «креативні сили руйнування» в економічній діяльності, саме в кластерах зазначив факт зростання інноваційної діяльності [154].

Значні розробки в цьому напрямку належать М. Портеру та Лоурен Е. Янгу, чії праці присвячені ролі кластерів в інноваційному розвитку промисловості [92, 133]. М. Портер вважається засновником теорії кластерів. Він запропонував принципово новий підхід до аналізу конкурентоспроможності країни, так званий кластерний аналіз.

Спираючись на теорію національної, державної та місцевої конкурентоспроможності товарів та послуг, М. Портер у 1990 р. дав таке визначення кластерам: «Кластери – це сконцентровані за географічними ознаками групи взаємопов'язаних компаній, спеціалізованих постачальників та постачальників послуг; фірм у відповідних галузях, а також пов'язаних з їхньою діяльністю організацій (наприклад, університетів, агенцій із стандартизації, а також торгових об'єднань) у певних галузях, що конкурують, але разом з тим ведуть спільну роботу» [91].

Трохи пізніше М. Портер починає тлумачити кластери як «...систему взаємопов'язаних фірм та інститутів, що є більшою, ніж проста сума складових», тому що в сумі ці складові за рахунок організаційного характеру кластеру дають мінімізацію витрат, соціальні програми (які в даному випадку обходяться значно дешевше, ніж по окремих підприємствах), можливість використання «дорогих» ноу-хау і т. ін. В іншій частині його монографії «Конкуренція» з'являється ще й третє визначення: «Кластер, або промислова група – це група компаній, які географічно межують між собою, взаємопов'язані між собою та поєднані з тими організаціями, що діють у певній сфері, та такими, що характеризуються спільністю у діяльності та взаємодіях» [92]. Таким чином це значить, що кластери охоплюють бізнес-середовище різного роду підприємницьких структур, важливих для конкурентної боротьби – постачальників спеціального обладнання, підприємств транспортної сфери, логістичних організацій та інших господарюючих суб'єктів територіальної інфраструктури.

Але найбільш точним визначенням кластеру за Портером, на нашу думку, є наступне: «кластер – це географічна група взаємозалежних компаній і асоційованих інститутів, які пов'язані спільними цілями і доповнюють один одного» [92, с. 258].

В окремих випадках, наприклад, в авіатранспортних кластерах, ознака «географічної близькості» значить набагато менше, аніж виробнича чи функціональна взаємодія. Загально відомим є факт існування умовного продуктового кластеру по виробництву літаків «Антонов» у який входять авіапідприємства Києва, Ташкенту, Запоріжжя, Дніпропетровська.

Термін «кластер» у різних країнах може мати різні значення, від невеликої мережі декількох дрібних підприємств, до «мега-кластерів», що охоплюють значну частину економіки певної країни. Більшість науковців – Е.Фезер [141], В.Елснер [138], М.Енрайт [139], Г.Шмітц [153], Г.Сван

[156], С.Розенфельд [103, 151] визначають кластер як неформальну групу галузевих і змішаних компаній, географічну агломерацію фірм, що працюють в одній або декількох суміжних галузях або концентрацію фірм, що здатні виробляти синергетичний ефект завдяки їх географічній близькості і взаємозалежності, навіть при тому, що їх масштаб зайнятості може не бути чітким або помітним.

Не зважаючи на певні відмінності у підходах до визначення бізнес-кластерів, ми вважаємо доцільним погодитися з необхідністю географічної концентрації суб'єктів кластеру і досягненням синергетичного ефекту при об'єднанні й підвищенні спеціалізації взаємодоповнюючих підприємств, використанням спільно створеної зацікавленим бізнес-середовищем обслуговуючої інфраструктури.

Серед українських вчених – дослідників кластерів – слід назвати Войнаренко М., який є одним із засновників асоціації «Поділля Перший», що об'єднала в собі українські кластери на Поділлі.

Вітчизняний дослідник Михайло Войнаренко приводить таке визначення економічного кластеру: «кластер – це галузево-територіальне добровільне об'єднання підприємств, що тісно співпрацюють з науковими установами та органами місцевої влади з метою підвищення конкурентоспроможності власної продукції та економічного зростання регіону» [10].

У цілому слід виділити три широкоживані визначення кластерів, кожне з яких підкреслює основну рису його функціонування:

- регіонально обмежені форми економічної активності всередині споріднених секторів, які зазвичай прив'язані до певних наукових установ (науково-дослідних інститутів, університетів тощо);

- досить вузько визначені сектори без адміністративно-регіональної прив'язки, в яких суміжні етапи замкнутого виробничого процесу утворюють ядро кластера (наприклад ланцюг «постачальник - виробник -

збутовик - клієнт»). До цієї ж категорії потрапляють і транспортні мережі, що формуються навколо головних підприємств (фірм, транспортних вузлів);

- галузі економіки, визначені на високому рівні агрегації (наприклад «хімічний кластер»), або сукупності секторів на ще вищому рівні агрегації (наприклад «агропромисловий кластер»).

Заслуговує уваги результат досліджень особливостей формування і функціонування бізнес-кластерів. Так А. Мальберг вважає, що територіальні кластери є «обмеженими географічними зонами з досить великим числом фірм і працівників у малому колі спільних промислових секторів» [54].

Розенфельд підкреслює, що кластери повинні мати активні канали для бізнес-транзакцій, діалогу й комунікації. Він зазначає, що «без активних каналів, навіть критична маса відповідних фірм не є місцевим виробництвом або соціальною системою і не функціонує як кластер» [103].

Чужиков В. визначає кластер як конкурентоспроможну організаційну форму, територіально-ієрархічну модель виробництва з різними рівнями локалізації, яка дає вищий господарсько-соціальний ефект порівняно з іншими подібними галузями за рахунок мінімізації витрат [131].

Соколенко С. стверджує: «кластер або мережева промислова група - це група близьких, географічно взаємопов'язаних підприємств та організацій, які з ними співпрацюють, спільно діють в певному виді бізнесу та характеризуються спільністю напрямків діяльності і взаємодоповненням один одного» [114, с.19].

Дослідження, проведені Соколенком С. показали, що кластери в сучасних умовах посилення конкуренції на глобальних ринках є фундаментальною організаційною основою для реалізації ключових принципів становлення національної та регіональної економіки і відповідної розробки стратегій соціально-економічного розвитку регіонів.

Розуміння конкурентних переваг нових виробничих систем та активне формування кластерів відкриває нові перспективи динамічного економічного розвитку та успішного подолання "викликів" з боку конкурентів [113].

Кластери одночасно виступають і як регіональний форум, в рамках якого ведеться діалог між діловими, урядовими, науковими колами про шляхи розвитку конкурентних переваг в межах міста, провінції, штату, країни.

Кластер підвищує коефіцієнт корисної дії компаній, що входять до його складу. Членство у кластерах і міжфірмових мережах може збільшити продуктивність, рівень інновацій та конкурентоздатність фірм. В межах кластерних структур вдається поєднати два протилежних принципи – конкуренцію і кооперацію. Кластер залишається досить гнучким, щоб дозволити підприємствам-учасникам вільно конкурувати за розширення своєї частки в загальному обсязі продажу, в разі необхідності залучати нових членів, і водночас він організує, координує діяльність через спільне використання інформації, координацію планів та поточної діяльності [113].

Російські дослідниці теорії кластерів Мінгальова Ж.А. та Ткачова С.В. дають своє визначення кластера як індустріального комплексу, сформованого на базі територіальної концентрації мереж спеціалізованих постачальників, основних виробників та споживачів, пов'язаних технологічними ланцюжками та такими, що виступають альтернативою секторальному підходу [56].

Таким чином, кластер визначається як географічна єдність і концентрація подібних, спільних або додаткових підприємств із активними каналами для бізнес-транзакцій, комунікацій і діалогу, які розділяють спеціалізовану інфраструктуру, робочі ринки й послуги й мають спільні можливості або погрози.

Узагальнюючи згаданий вище світовий досвід організації бізнес-кластерів за різними схемами – регіональними, виробничими, функціональними, галузевими, мікро-, мета-, макрорівнях, маємо змогу припустити, що саме кластерні моделі дають новий вихід для поліпшення ситуації у сучасній економіці України.

Кластерні утворення, які дають можливість визначити, у яких галузях економіки країна конкурентоздатна, тобто освітити конкурентні особливості сфер діяльності та їх підприємств, виявляють істотні й, у багатьох випадках, надзвичайно важливі взаємозв'язки бізнес-систем в межах окремої території чи однієї країни, що досягла успіху на міжнародному ринку. При наявності чітких структур кластерів економічна політика держави, галузі, регіону може бути більш глибоко розроблена і мати набагато ефективніші результати прикладного впровадження.

В Україні існують належні умови для створення та розвитку кластерів. Питанням розвитку кластерів приділяється значна увага органами державного регулювання та місцевого самоврядування. В Україні функціонують наступні орієнтовані на конкретні сфери діяльності кластери [96]:

- Хмельницький – одяг, будівельні матеріали, продовольство;
- Кам'янець-Подільський – зелений туризм, харчова промисловість;
- Івано-Франківськ – туризм; декоративний текстиль;
- Черкаси – транспортні перевезення;
- Житомир – добування та переробка каменю;
- Одеса – виробництво вина;
- Харків – машинобудування;
- Рівне – деревообробка.

В Україні перші спроби запровадити концепцію професійно орієнтованих бізнес-кластерів почалися у 1998 р. Ця концепція була повністю новою для України і створювалась як Територіальна Асоціація

підприємств одного профілю та всього комплексу науково-освітніх та сервісних організацій.

Будівельний кластер був другою розробкою Першої Подільської Асоціації. Будівельний кластер є зараз одним із найуспішніших кластерів України. Він складається з 32 компаній, включаючи 21 підприємство, що залучене до будівництва, будівельних матеріалів та торгівлі, двох банків, двох навчальних закладів, трьох архітектурно-конструкторських інститутів, трьох клієнтських компаній та аудиторської компанії. Три фінансові установи залучають фонди клієнтів, які бажають почати будівництво, або реструктуризацію квартир та будинків. Фінансові компанії розповсюджують контракти серед будівельних компаній та забезпечують кращі умови виробництва та фінансування для цих контрактів [96].

Асоціація «Поділля Перший» – це ефективний приклад співпраці влади, бізнесу та інституцій громадськості з метою відродження економіки Поділля.

Але у нашій країні існує ряд суттєвих недоліків, які не просто заважають впровадженню новітніх стратегій територіального та галузевого розвитку, а й роблять це фактично неможливим. До таких недоліків необхідно віднести недосконалість законодавчої бази, показники сплати податків і перерозподіл бюджету. Помилковою є й позиція органів влади щодо необхідності інвестування тільки в деякі основні галузі промисловості, які можуть стати двигунами капіталовкладень з боку зарубіжних інвесторів, і в подальшому це приведе до зростання внутрішнього валового продукту. Європейський досвід вже давно спростував таку позицію як неправильну [18, с. 481].

За програмою кластерного розвитку – майбутнє, спочатку економік окремих територій, а потім і всієї країни. З метою залучення більших потоків іноземних інвестицій та стимулювання розвитку економіки та

зовнішньої політики потрібні розробка та обґрунтування національної програми розвитку та стимулювання кластерів в Україні. Потребує оптимізації як система навчання українських спеціалістів орієнтованих на створення та укріплення нових виробничих кластерних систем, що враховують специфіку, потреби та перспективи розвитку територіальних громад, так і всієї інфраструктури забезпечення ефективності кожного бізнес-кластеру.

Утворення кластерів на певній місцевості передбачає розробку комплексу законодавчих та організаційних нормативів та проведення економічних, інфраструктурних та гуманітарних заходів з боку місцевої влади, держави або міждержавних інституцій. Роль владного регулювання у формуванні ефективної діяльності кластерів визначається у забезпеченні необхідних базових умов та недопущення монополізму. З боку міждержавних інституцій додатково очікується регулювання та погодження законодавства різних країн, які є базовими для окремих підрозділів міжнародного кластеру.

До безперечних переваг кластерів належить і те, що вони є найбільш ефективним шляхом до залучення прямих іноземних інвестицій; дають змогу об'єднати зусилля як малого і середнього бізнесу, так і великих підприємств у здійсненні конкретних масштабних проектів; дозволяють реалізувати партнерство приватного та державного секторів у конкретних програмах територіального розвитку; відкривають шлях до внутрішніх інвестицій, для яких виникає відчутна мотивація. Спільна дія учасників кластера дає змогу успішно вирішувати проблеми інфраструктури загального користування – створення і ефективного функціонування транспортно-логістичної системи, супроводжуючого сервісу, реалізації соціальних проектів територіальної громади та ін. Це забезпечує підприємствам більший зиск, порівняно з тим, який би вони могли отримувати, працюючи відокремлено (синергічний ефект). Кластерна

форма співробітництва сприяє більш гнучкому реагуванню фірм на постійні зміни умов для проведення бізнесу, але зі збереженням при цьому переваг спеціалізації. Кластери, як підтверджує світовий досвід функціонування таких структур, більш ефективно та раціонально використовують наявний капітал, допомагають підприємствам, що входять у кластер, економніше витратити ресурси та контролюють цілеспрямованість і стратегічність використання залучених інвестицій, прискорюють спеціалізацію, підвищують якість продукції та зростання обсягів виробництва, поділяють ринок на сегменти, збільшують асортимент продукції і створюють нові фірми, прискорюють впровадження нових технологічних процесів, мінімізують зайві виробничі потужності та оптимально розподіляють прибутки і витрати між членами кластера (рис. 1.2).

Основними недоліками кластерів є те, що вони не є юридичною особою і їх діяльність не регламентується законодавством України.

Промислова політика в сфері розвитку територіальних бізнес-кластерів повинна бути спрямована на рішення таких задач як:

- посилення розподілу праці та розвиток спеціалізації;
- підвищення ефективності експортно-імпортних операцій;
- підвищення конкурентоспроможності економіки на базі використання кластерних моделей (національних, галузевих, регіональних, професійно-орієнтованих, територіальних, інфраструктурних та інш.);
- першочергове створення зон вільної торгівлі в регіонах, де створені сприятливі умови для розвитку кластерів;
- інвестування структур, які входять в кластер;
- проведення сильної внутрішньої антимонопольної політики;
- владне регулювання формування та розвитку кластерних структур в географічних координатах (країна, регіон, територія, зона, муніципалітет (місто)) та професійно (продуктово-технологічно) спеціалізованих.

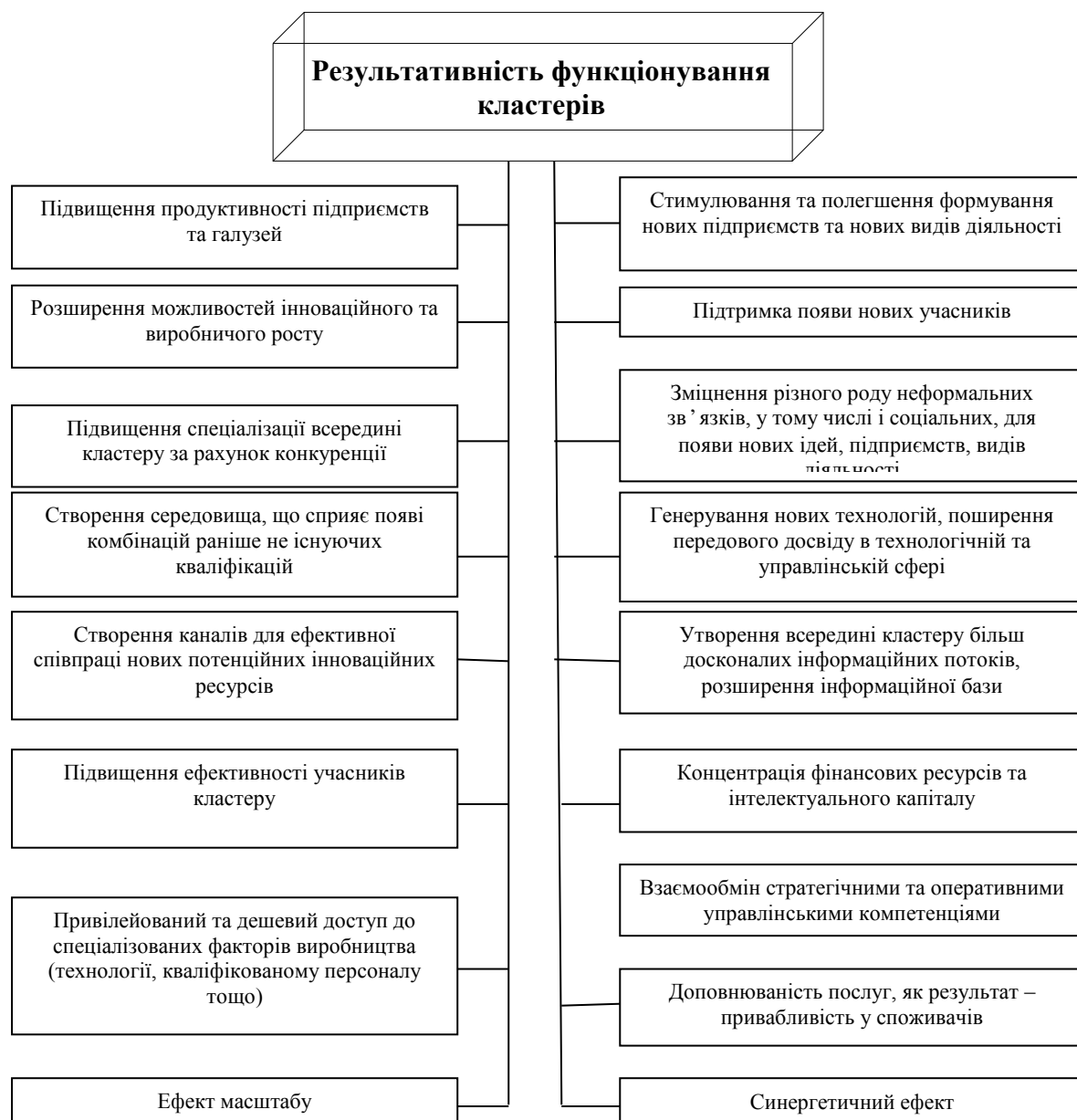


Рис. 1.2. Результативність функціонування кластерів (розроблено авторами).

Головне, що дають кластери – це можливість для бізнесу і для території розвиватися не за інерцією. Стимулювання розвитку кластерів можливо в будь-якому масштабі – області, районі, місті, селищі. Для подальшого розвитку кластерів розробляють стратегії, які, по суті, повинні доповнювати одна одну. Тобто ці стратегії спрямовані на підвищення використання знань в існуючих кластерах та на створення нових мереж співпраці усередині них. Але важливим є усвідомлення того, що кластери

можуть принести результати лише тоді, коли вони вписані у більш широкий контекст узагальнюючих ієрархічно вищих стратегій розвитку та поєднують у собі не лише основні виробничі підприємства, але і виробничі системи транспорту та інших елементів інфраструктури забезпечення.

Основними факторами, що обумовлюють необхідність розробки стратегій розвитку виробничих систем транспорту, є моральне старіння техніки і технології, здійснення переходу до ресурсозберігаючих і безвідходних технологій, впровадження заходів щодо охорони навколишнього середовища, розв'язання завдань соціального розвитку колективів транспортних підприємств. І перш за все завданням територіального транспортного комплексу є забезпечення і розвиток ділових перевезень вантажів і пасажирів своїх основних корпоративних клієнтів – підприємств власного бізнес-кластеру, а також задоволення соціальних потреб у перевезеннях своєї територіальної громади [6].

Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни. Спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції.

Структурні перетворення економіки України, розширення її зовнішньогосподарських зв'язків з іншими державами, вимагають від транспортного сектору країни вирішення складних питань, пов'язаних з

його адаптацією до сучасного ринкового середовища та інтеграцією в міжнародні транспортно-логістичні системи.

Глобалізація транспортної системи призвела до розвитку логістичних центрів інтермодального транспорту в системі міжнародних транспортних коридорів, що стають не лише полігоном для впровадження технологій доправлення вантажів (інтер-, мультимодальних, термінальних, ЛІТ, «від дверей до дверей») та логістичних інноваційних складових, а підґрунтям для формування транспортно-логістичних кластерів [39, с.438].

Загальні проблеми створення логістичних систем глибоко проаналізовані такими зарубіжними вченими як, Д. Бауерсокс, Д. Клосс, Д. Ламберт, С. Ленглі, К. Мельцер, І. Шнайдер та інші. Концептуальні засади функціонування і розвитку транспортних та логістичних систем, транспортних коридорів та інфраструктури, а також розвитку транзитного потенціалу країни визначені в наукових роботах Бакаєва О., Крикавського Є. [41], Григорак М. [13], Мальського М., Чухрай Н., Постан М. та ін. Ряд вчених, зокрема Гриценко С. [15] вважають, що світові інтеграційні процеси спонукають до формування транспортно-логістичних кластерів. Питання транспортно-логістичних кластерів глибоко досліджені в роботах Гриценко С. [15], Щербакова В., Новікова Д.

Сьогодні активно реалізується політика щодо створення сучасних транспортних мереж по всіх видах транспорту. Досить активно ці процеси відбуваються на залізничному, автомобільному і водному транспорті, дещо повільніші темпи спостерігаються в авіаційному.

Але, враховуючи світові процеси глобалізації, аналітики прогнозують значне зростання як чисельності і якості авіаційного флоту, так і розширення функціональних можливостей аеропортів до рівня транспортно-логістичних центрів. Поряд з цим, труднощі створення нових аеропортів, які б задовольняли потреби пасажиро- та вантажопотоків, пов'язані зі специфікою оснащення злітно-посадкових смуг, а також з

необхідністю створення швидкісних авто- та залізничних магістралей, що зв'язують аеропорти з торгівельно-промисловими центрами, заставляють розглядати шляхи перетворення існуючих периферійних аеропортів у зональні аеропорти у межах транспортно-логістичних кластерів. Для цього спочатку визначимо сутність транспортно-логістичного кластеру.

Економічна кластеризація допомагає вирішити комплексну проблему забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки на світовому ринку шляхом розширення експорту товарів і послуг, й відповідним притоком капіталу зовні. Геоелекономічність та глобалізація бізнесу привели до відсутності самодостатніх економік країн і зміни співвідношень продукції внутрішнього і зовнішнього споживання. Максимально можливий розвиток експорту вимагає вирішення двох завдань: випуску конкурентоздатної продукції підприємствами бізнес-кластеру та розвитку транспортно-логістичної діяльності по своєчасній доставці цієї продукції у відповідні сегменти споживацького ринку. Перенос цих проблем на кластерний рівень, де створюються необхідні умови ведення ефективного бізнесу, супроводжується формуванням професійно-орієнтованих і географічно орієнтованих транспортно-логістичних кластерів, здатних на рівні міжнародних вимог виконувати експортно-імпортні операції з мінімально доцільними витратами.

Для цього в кластері формується транспортно-логістична система, яка локалізується в функціональний транспортно-логістичний кластер в межах географічно сконцентрованого бізнес-кластеру.

Розвиваючи думку Портера М. можна стверджувати, що транспортно-логістичні кластери являють собою сукупність взаємозв'язаних, взаємозміцнюючих конкурентоспроможних транспортно-комунікаційних мереж та ініціативних підприємств, організацій, що зорієнтовані на світовий ринок в інтегрованому ланцюгу постачань. В умовах транспортно-логістичних кластерів максимально враховуються

інтереси всіх зацікавлених осіб ланцюга постачань, координуючі транспортні функції, підвищуючи ефективність операцій, оптимізуючи їх скоординовану «систему створення вартості» [90, с.68].

Відомий науковець Гриценко С. під транспортно-логістичним кластером розуміє об'єднання окремих регіонально, функціонально та економічно зв'язаних між собою логістичних ланок: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних та локальних шляхів сполучання в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних видатків [14]. На його думку, транспортно-логістичні кластери це природно взаємопоеднані і взаємозалежні ланки логістичної системи з ключовим статусом транспортного посередника, що здійснює міжорганізаційну координацію, забезпечуючи синергічний ефект [15, с.52].

Кислий В. під транспортно-логістичним кластером розуміє сконцентровану на певній території групу взаємопов'язаних підприємств, організацій та компаній, які спеціалізуються на наданні транспортно-логістичних послуг, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій, які активно взаємодіють зі споживачами логістичного сервісу та забезпечують конкурентні переваги відповідних територій [30].

Павлюк А. визначає транспортно-логістичні кластери як – комплекс інфраструктури і компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів та пасажирів, а також організації, які обслуговують об'єкти портової інфраструктури, компанії, що спеціалізуються на морських, річкових, наземних, повітряних перевезеннях, логістичні комплекси та інші [13, с.93].

Автори дотримуються точки зору сучасних дослідників, які вважають транспортно-логістичний кластер як угруповання географічно

локалізованих взаємопов'язаних підприємств, спеціалізацією яких є супровід і доставка пасажирів і вантажів, а також організацій обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури кластеру в умовах взаємодії і партнерства держави, місцевої влади, підприємств транспортно-логістичного комплексу з метою забезпечення конкурентоспроможності продукції кластеру та максимізації доходів від її експорту.

Складові такого кластеру відображено авторами на рис.1.3. транспортно-логістичний кластер складається з транспортної підсистеми, логістичної підсистеми та забезпечуючих підсистем. Крім цього до його складу входять інноваційна та ділова інфраструктури. Забезпечуючі підсистеми є підґрунтям реалізації транспортно-логістичної діяльності.

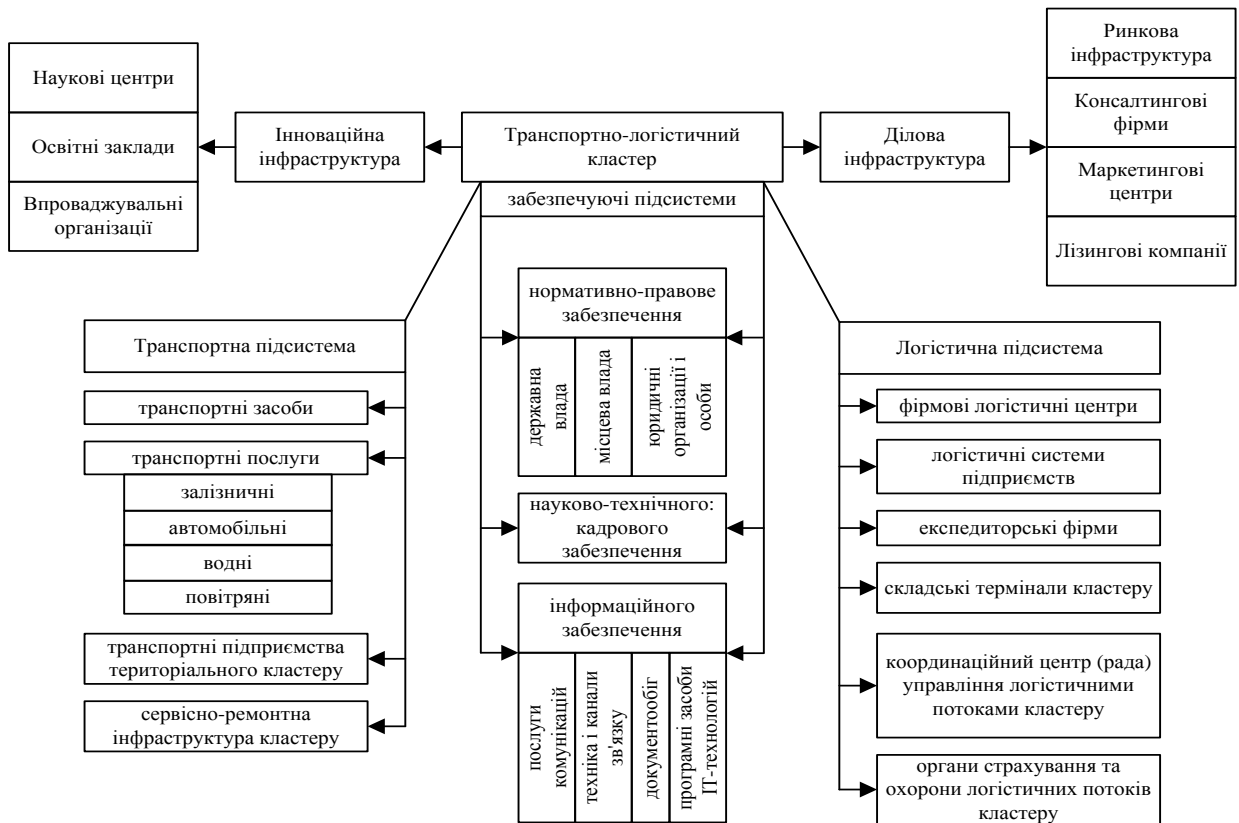


Рис. 1.3. Структурна схема транспортно-логістичного кластеру (розроблено авторами)

Метою формування транспортно-логістичних кластерів є:

- 1) підвищення конкурентоспроможності транспортно-логістичної галузі шляхом розвитку інноваційного потенціалу;
- 2) підвищення зайнятості населення за рахунок збільшення кількості робочих місць;
- 3) покращення інвестиційної привабливості транспортно-логістичної галузі;
- 4) збільшення внеску від транспортно-логістичних послуг в валовий регіональний продукт;
- 5) збільшення ефективності системи управління транспортно-логістичною діяльністю.

Серед завдань транспортно-логістичних кластерів: створення сучасних логістичних терміналів, розвиток транспортної інфраструктури, удосконалення механізму будівництва, ремонту та обслуговування шляхів, стимулювання інноваційної діяльності та впровадження нових технологій в логістичну галузь тощо. Транспортно-логістичний кластер концентрує в собі транспортно-логістичну інфраструктуру певних регіонів, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо.

Концепція їх створення повинна базуватися на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, а також інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств.

Транспортно-логістичний кластер як мережа транспортно-логістичних ланцюгів, є перетворювачем конкретних логістичних потоків. Вхідні матеріальні, фінансові, інформаційні потоки трансформуються в сервісні і супутні фінансові і інформаційні потоки. Сервісний потік транспортно-логістичного кластера – це транспортний продукт (послуга), результат його господарської діяльності, що представлено в виді процесів пасажирського або вантажного обслуговування клієнтів.

Об'єднання учасників транспортно-логістичного кластеру в єдину систему перевізного процесу, яка здатна надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації спільних логістичних витрат, вимагає узгодження інтересів між контрагентами системи і створення необхідних організаційних передумов для управління транспортно-логістичним процесом.

Першорядне значення для формування транспортно-логістичного кластеру має розвиток інституту логістичних посередників в системі руху товару: транспортні і транспортно-експедиційні компанії і фірми; центри оптової торгівлі; товарні і фондові біржі; дистриб'юторські компанії; мережі товарних складів; вантажні термінали і мультимодальні термінальні комплекси; внутрішньовиробничі логістичні структури підприємств промисловості, транспорту і торгівлі; регіональні інформаційні і телекомунікаційні системи; банківські і інші фінансові інститути [13].

Транспортно-логістичний кластер, як нова ефективна форма сітьової організації і управління транспортно-логістичними послугами, повинен відповідати таким основним вимогам:

- здійснювати конкурентоспроможні в регіональному, міжрегіональному і в національному масштабі транспортно-логістичні послуги;
- здійснювати свою діяльність одночасно на принципах конкуренції та взаємодії складових частин кластера, які повинні бути пов'язані досягненням єдиної мети;
- бути інноваційно-орієнтованими як з точки зору використовуваних транспортно-логістичних технологій, так і управлінських рішень;
- включати в себе не тільки базові структури, а й суміжні та допоміжні сегменти (інфраструктурні, логістичні, фінансові, навчальні тощо).

Основними учасниками кластерів є підприємства, що спеціалізуються на профільних видах діяльності; підприємства, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів та пасажирів, постачають продукцію або надають послуги для спеціалізованих організацій; підприємства, що обслуговують галузі загального користування, включаючи транспортну, енергетичну, інженерну, природоохоронну, інформаційно-телекомунікаційну інфраструктуру; організації, які обслуговують об'єкти портової інфраструктури, логістичні, складські комплекси; компанії, що спеціалізуються на морських, річкових, наземних, повітряних перевезеннях; організації ринкової інфраструктури (аудиторські, консалтингові, кредитні, страхові і лізингові послуги, логістика, торгівля, операції з нерухомістю); науково-дослідницькі й освітні установи; некомерційні й громадські організації, об'єднання підприємців, торгово-промислові палати; організації інноваційної інфраструктури та інфраструктури підтримки малого і середнього підприємництва.

Характерні ознаки транспортно-логістичних кластерів можна виділити наступні:

- сильні конкурентні позиції на міжнародних або загальнодержавних ринках і високий експортний потенціал учасників кластера та потенціал перевезень за межі регіону;

- конкурентні переваги території базування для розвитку кластера, а саме: вигідне географічне положення, доступ до замовників, наявність спеціалізованих кадрових ресурсів, постачальників комплектуючих і пов'язаних послуг, спеціалізованих навчальних закладів і дослідницьких організацій, необхідної інфраструктури та інші.

Як індикатори конкурентних переваг можна розглядати накопичений обсяг залучених прямих інвестицій; географічну концентрацію, близькість

розташування підприємств і організацій кластера, що забезпечує можливість їх активної взаємодії.

1.3. Зарубіжний досвід кластеризації

Ефективність кластерів підтверджується досвідом багатьох країн, що показували в останні 40 років стійко високі темпи економічного зростання. Вони досягали їх за рахунок зростання міжрегіональних особливостей, тобто, як правило, за рахунок декількох базових регіонів. За цією моделлю розвивалися Чилі кінця 80-х років - першої половини 90-х рр. XX ст., Південна Корея в 60 - 80-ті рр., Китай у 70 - 90-ті рр. [18].

Європейська комісія з питань розвитку кластерних утворень наголосила, що «бути частиною кластеру є важливою конкурентною перевагою бізнесу. Кластери допомагають заповнити прогалину між бізнесом, дослідженням та ресурсами, таким чином, швидше видаючи знання на ринок. Успішні кластери пропагують інтенсивну конкуренцію одночасно із співпрацею. Вони збільшують продуктивність, залучають інвестиції, пропагують дослідження, посилюють промислову базу, та розробляють спеціальні продукти та послуги і стають основою для розвитку навичок...» [24, 96].

В Європі найбільш динамічні кластерні програми здійснені в Австрії, Великобританії, Греції, Данії, Ірландії, Іспанії, Італії, Німеччині, Нідерландах, Норвегії, Португалії, Франції, Фінляндії, Швеції [24].

В Латинській Америці ініціативу розвитку кластерів активно охопили Аргентина, Бразилія, Чилі, Гватемала, Гондурас, Венесуела, Колумбія, Нікарагуа, Ямайка.

За визначенням експертів ОЕСР (Organization for Economic Cooperation and Development), інтенсивна кластеризація виступає одним з ключових факторів конкурентоспроможності територій в глобальному

економічному середовищі. Теза ефективності географічного кластерінгу підтверджується статистичними даними, наданими спеціалістами Європейської Комісії, які демонструють роль кластерів в економіці окремих країн (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Роль кластерів в економічному розвитку окремих країн ЄС

Країна	Кількість кластерів	Роль кластерів в економіці
Данія	13 територіальних та 16 національних промислових кластерів	Підприємства всіх кластерів характеризуються вищим, ніж в середньому по країні рівнем продуктивності
Італія	199 індустріальних дистриктів	Працевлаштовують \approx 40% зайнятих у промисловості
Японія	19 промислових кластерів	Об'єднують близько 3000 промислових підприємств
Нідерланди	12 національних кластерів	Створюють більше 30% ВВП
Норвегія	62 кластери	Працевлаштовують \approx 22% зайнятих у промисловості
Великобританія	154 територіальних кластера	Створюють від 40% (Лондон) до 15% (Південний Захід) робочих місць в регіонах

Джерело: Складено авторами за джерелом [149]

До найвідоміших кластерів у світі можна віднести: Силіконова долина (Silicon valley, Каліфорнія, США), у сфері комп'ютерних технологій; американське автовиробництво у Детройті (Detroit, США); центр нанотехнологій, біотехнологій, відновлювальних джерел енергії та цифрового друку у Нью-Мексико (New Mexico, США); Бангалор (Bangalore, Індія), програмне забезпечення; долина Дахран (Dhahran Techno-Valley, Саудівська Аравія), енергетика; Лондонський фінансовий сектор, Сіті (The City, Східний Лондон, Великобританія); Лондонський поштовий та логістичний центр Сохо (Soho, Лондон, Великобританія), авіаційна та космічна галузь у Тулузі (Toulouse, Франція); контейнерний порт Роттердаму (Rotterdam, Нідерланди); технологічний парк, машинобудування для друкарської галузі Гейдельберг (Heidelberg,

Німеччина); центр діамантів у Антверпені (Antwerp, Бельгія) [155].

Вперше кластерна модель організації бізнесу була впроваджена в Північній Італії, чий досвід незабаром помітили ділові кола США та півночі Німеччини. Гнучкі, невеликі і спеціалізовані фірмові структури привернули до себе увагу особливою здатністю добиватися успіху на світових ринках. В Італії отримали розвиток промислові округи (кластери), які становлять близько 30% загального рівня зайнятості. Індустріальні кластери розташовані найбільше в центральній та північно-східній частинах країни. Всього в Італії функціонує 200 індустріальних округів, що об'єднують 60 тисяч підприємств, кількість працюючих в яких складає 600 тисяч чоловік. Сучасна італійська політика передбачає підвищення національної системи конкурентоспроможності. Також держава зараз спрямована на допомогу, тобто вона забезпечує знижки на експорт, гарантійне покриття, залучення інвесторів та інше. Це дозволило Італії виробляти до 90% конкурентоспроможної продукції [98, с.51].

У Франції в основу регіонального програмування 60-70-х років була покладена концепція «полюсів зростання», згідно з якою промисловий розвиток прискорюється в районах, що мають великі підприємства і залучають в орбіту своєї діяльності значну кількість малих та середніх підприємств. Інвестиції великого підприємства сприяють збільшенню місцевого попиту, що триває довгий час і включає нових контрагентів та субпідрядників.

Ступінь кластеризації залишається доволі високою у США. У США діють близько 400 найбільших кластерів в галузях високих технологій, видобутку природних ресурсів, виробництва побутових товарів, а також в індустрії сервісу. Більше половини американських підприємств працюють за кластерною моделлю, тобто вони знаходяться в одному регіоні, використовують наявний потенціал (трудова, ресурсна, інноваційна та інша) цього регіону. Частка ВВП Америки, що припадає на кластерні

об'єднання, складає близько 61% та частка зайнятого в них трудового потенціалу країни складає 57% [1].

В Канаді створенню та розвитку кластерів сприяють усі рівні влади: федеральний, регіональний та муніципальний, але форма підтримки різна. Найбільш суттєву роль в реалізації кластерної політики відіграють органи місцевого самоврядування, які вирішують завдання від створення освітніх програм до оновлення ключових інфраструктур необхідних кластерам. В той же час кластерна стратегія є частиною національної інноваційної політики країни. Головною метою інноваційної стратегії Канади є залучення існуючих напрацювань в області досліджень, технологій, інновацій для підвищення інноваційного потенціалу, кваліфікації та рівня знань [20].

В Китаї акцентують увагу на розвиток інноваційних кластерів, під яким розуміють механізм стратегічного співробітництва підприємств, дослідницьких організацій, вищих навчальних закладів, венчурних фондів та інших структур, які б забезпечили синергетичний ефект взаємної підтримки виробництва нових інноваційних товарів. Завданням для китайської економіки є перетворення промислових кластерів в інноваційні, які виробляють не лише конкурентоспроможну продукцію, але й радикально нову. В Китаї переважають промислові кластери, концепція організації яких заснована на бізнес-партнерстві, але держава має керівну роль [28].

Зараз в Індії функціонує більше 2000 тисяч кластерів, з яких 388 – промислових і 1657 кластерів, які об'єднують ремісничі підприємства. Для цієї країни характерні багатотисячні традиції розвитку різних видів місцевих виробництв, художніх промислів та ремесел. Індійські малі підприємства прагнуть до концентрації навколо великих промислових компаній, що розташовані в великих містах, де наявні трудові ресурси, розвинутий споживацький ринок та інфраструктура. Кількість малих підприємств в

складі кластерів коливається від 25–50 до декількох тисяч. Таким чином, кластери Індії поставляють більше 60% експортної продукції, а деякі великі кластери – до 90% окремих видів продукції країни [146].

В Данії уніфікований підхід до між фірмового співробітництва був розроблений в 1989-1990 роках. На підготовку цього проекту лише за 3 роки було виділено 25 млн. доларів США для того, щоб визначити перспективні мережеві структури в країні. Були підготовлені спеціалісти в сфері мережевих та кластерних структур, які сприяли виконанню проекту. Так в 90-х роках в кластерах приймали участь 40% всіх компаній Данії, які забезпечували 60% експорту [143]. Проведена робота вивела Данію в світові лідери з питань кластеризації економіки. На сьогодні в країні функціонує 29 провідних європейських кластерів. Також реалізується Програма інтегрованої підтримки інновацій, важливою метою якої на сучасному етапі є формування інноваційних регіональних кластерів як складових національного рівня [24].

Кластери Німеччини вважаються найбільш вдалою та ефективною формою інвестиційно-інноваційного розвитку регіонів країни. Яскравим прикладом автомобільного кластеру Східної Німеччини є кластер, який почали формувати у 2004 році за ініціативою урядів 5 федеральних земель: Берлін-Бранденбург, Тюрингія, Мекленбург-Передня Померанія, Саксонія та Саксонія-Анхальт. До складу кластеру ввійшли компанії з виробництва комплектуючих та автомобілів, сервісні центри, дослідницькі інститути. Функціонують 3 кращих світових кластера з 7 кластерів високих технологій, які отримали почесне звання «Силіконова долина ХХІ століття» [8].

Створення кластерів стало популярним і в Фінляндії. На сьогодні лісний, інформаційний та телекомунікаційний кластери є найважливішими для економіки Фінляндії, які забезпечують основний об'єм експорту та формують значну частину ВВП країни. Целюлозно-паперові та деревообробні

компанії лісного кластеру мають один з найвищих рівнів продуктивності труда в промисловості як країни, так і світу. Кластер інформаційних та телекомунікаційних технологій має власні систему освіти, інноваційну систему, мережу пов'язаних виробництв. Машинобудівний та металургійний кластери забезпечили для Фінляндії 30% світового ринку обладнання для виробництва паперу и 40% – обладнання для виробництва целюлози [147].

Сьогодні, коли глобалізація економічної діяльності набирає сили як на макрорівні (тобто на рівні країни), так і на метарівні (тобто на рівні цілих регіонів світу), вона потребує деякої централізованої лібералізації цієї діяльності, тобто зменшення або усунення обмежень на шляхах міжнародних фінансових операцій, чому кластерні моделі як найкраще сприятимуть.

1.4. Транспортно-логістичні кластери світу

Сьогодні світ стає все тіснішим і економічний стан однієї країни непрямим чином впливає на стан економіки не лише сусідніх країн, але і інших, посилюється поступове прагнення до зрівняння економічних показників країн. В таких умовах світогосподарських відносин розвинуті країни і країни, що розвиваються, повинні співпрацювати на глобальному рівні.

Формування транспортно-логістичних кластерів може стати ефективним інструментом підвищення конкурентоспроможності національної економіки за рахунок мінімізації витрат у сфері логістики.

Попит на транспортно-логістичні послуги в Європейському Союзі зростає в 2,5 раза скоріше, ніж ВВП по мірі інтеграції економіки країн – членів ЄС в єдиний економічний простір [122].

Доля логістичних послуг, що надають спеціалізовані провайдери, у загальному обігу досягла 40 %. Основними бенефіціарами цього зростання є Германія, Великобританія і Франція, на долю яких приходить половина всього обігу.

У процесі цього розвитку формується Європейська мережа транспортних кластерів. Так, сьогодні в Європейській мережі транспортно-логістичних кластерів виділяють 25 первинних (primary) та біля 60 вторинних (secondary) кластерів, у тому числі чотири первинних транспортно-логістичних кластери кваліфікують як глобальні, створені на базі таких мегаполісів, як Лондон, Париж Франкфурт-Рейн-Майн і Рандстад Голланд.

Наприклад, створений в 2003 р. транспортно-логістичний кластер в Словенії налічує у своєму складі 13 компаній і 3 установи, які займаються експедицією і доставкою вантажів, надають портові послуги, розробляють освітні програми і вирішують питання, пов'язані із забрудненням повітря. Кінцева мета кластера полягає в забезпеченні сприятливих умов, які дозволять учасникам надавати комплексні транспортно-логістичні послуги для досягнення успіху на європейському ринку. Морський кластер у Великобританії був створений в 2003 р., щоб представляти і відстоювати інтереси морської галузі в Мерсисайде (графстві північно-західної Англії) [111]. Мета кластера – збільшити інвестиції в галузь і підвищити її ефективність на місцевому, регіональному, національному і міжнародному рівнях. Кластер функціонує в інтересах 500 пов'язаних з морською діяльністю компаній регіону, серед яких судновласники, суднобудівельні компанії, експедитори, портові і складські оператори, транспортні і страхові компанії та ін. Річний обіг кластера досягає 1,3 млрд. фунтів стерлінгів [150].

Транспортно-логістичні кластери відносять до однієї з трьох категорій [110]:

- портові транспортно-логістичні кластери;

- прикордонні транспортно-логістичні кластери;
- територіальні (регіональні) транспортно-логістичні кластери.

Прикордонні та регіональні транспортно-логістичні кластери з'єднують у категорію внутрішньоконтинентальних.

Портові транспортно-логістичні кластери (ТЛК) формуються на базі морських портів або, частіше, "колоній" портів. Портові ТЛК, внаслідок переважної ролі морських пасажирських перевезень, в основному позиціоновані у вантажному секторі. При цьому пасажирські морські порти, там, де вони є, можуть бути складовими частинами портових ТЛК. Річкові порти у зв'язку зі зниженням ролі водних шляхів та річкового транспорту не є основою для формування транспортно-логістичних кластерів, але можуть бути важливою складовою частиною територіальних ТЛК. Виняток становлять порти, розташовані на внутрішніх водних шляхах, але доступні для морських суден (як порти в нижній течії річок), тобто які функціонально є і морськими портами.

Прикладом портового ТЛК є портовий кластер Валенсія, який сформувався на базі "колонії" з трьох середземноморських портів Іспанії: порт Валенсія – домінуючий порт в колонії (85% трафіку кластера), порт Сагунто (14%), порт Гандія (1%). Ці три порти мають спільну портову адміністрацію. Населення міста Валенсія – 810 тис. осіб, метрополії Валенсія – близько 2 млн [112]. Валенсія з'єднана з мережею автомагістралей та залізничною мережею Іспанії. Є залізничні під'їзні шляхи до всіх терміналів порту. Аеропорт Валенсія розташований в 9 км від ділового центру міста. Морський порт Валенсія за обсягами контейнерної перевалки займає 28-у позицію в світі і 5-у у Європі. У порту є зона логістичних операцій ZAL площею 68 га, де логістичні оператори пропонують повний набір послуг, що забезпечують нерозривність функціонування транспортних ланцюжків. У зоні ZAL організована

субзона для провайдерів транспортно-логістичних послуг сектору малого та середнього бізнесу.

Порт Сагунто (30 км на північ від Валенсії) має своїм основним вантажем зріджений природний газ (ЗПГ). Неподалік від міста Сагунто розташовується завод регазифікації, на який і надходить ЗПГ з терміналів порту. Інші вантажі – метали, будівельні матеріали, добрива.

Порт Гандия спеціалізується на перевалці лісоматеріалів та продуктів їх переробки.

Кластер характеризується вигідним транспортно-географічним положенням: з усіх середземноморських портів портовий кластер Валенсія є найменш віддаленим від трансокеанського торгового шляху, що з'єднує Атлантику з Індійським океаном. Існує Фонд порту Валенсія (Valenciaport Foundations) – координаційна структура, створена для сприяння розвитку кластеру через підтримку Центру передових досліджень, тренінгів та кооперації. Засновниками фонду є: порт Валенсія, регіональний уряд, головний регіональний банк, портове співтовариство (асоціації автоперевізників, експедиторів, агенцій морських перевезень і судновласників), університет Валенсії, ТПП Валенсії, приватні групи.

Прикордонні ТЛК формуються на основі транспортних вузлів на перетинах великих міжнародних транспортних коридорів з державним кордонами і мають вантажну спеціалізацію.

Прикордонні ТЛК мають, як правило, вантажну спеціалізацію. Історично прикордонні ТЛК розвивалися на основі залізничних прикордонних переходів, проте, на даний час операції вантажного автотранспорту в багатьох ТЛК сумірні з залізничними, або навіть перевищують їх. Прикладом прикордонного ТЛК може слугувати транспортно-логістичний кластер Падборг (Данія). Він сформувався на прикордонному переході між Данією і Німеччиною. Невелике данське місто Падборг із залізничною станцією місцевого значення у 1920 році

опинилося на кордоні Данії та Німеччини і поступово виросло у великий транспортний хаб. 1973 року Данія вступила в ЄС і обсяги операцій в Падборзі ще більше зросли. У 1974 році була введена в дію через Падборг автомагістраль E45 і протягом наступних двадцяти років спостерігався потужний розвиток автотранспортних перевезень, що вивело автомобільний транспорт на домінуючу позицію в ТЛК Падборг, у той час як обсяг залізничних перевезень скоротився не тільки відносно, але й абсолютно. На даний час Падборг став найбільшим транспортно-логістичним кластером в Данії, а в сфері логістики продовольчих товарів вийшов на першу позицію в Північній і Центральній Європі [112].

Регіональні транспортно-логістичні кластери формуються на основі транспортних систем середніх і великих міст, а також міських агломерацій (метрополій, мегаполісів, в яких місто інтегроване з передмістями та іншими близько розташованими населеними пунктами). У регіональних ТЛК присутні як пасажирський, так і вантажний сектори. Частково ці два сектори функціонують на спільній інфраструктурі. В той же час кожен сектор має спеціалізовану інфраструктуру. На відміну від міських транспортних систем транспортно-логістичні кластери включають тільки ті підприємства, які знаходяться між собою у відношенні сильних зв'язків, у тому числі це підприємства не тільки транспорту, але й підприємства інших міських інфраструктурних галузей, які інтегровані в кластер (склади, логістичні компанії, АЗС, заклади освіти, наукові організації тощо).

Прикладом регіонального ТЛК може бути транспортно-логістичний кластер "Франкфурт-на-Майні" (Німеччина). Цей ТЛК сформувався на основі транспортної системи міста Франкфурта-на-Майні. На даний час територією, що охоплює ТЛК "Франкфурт-на-Майні" є, швидше, регіон Рейн-Майн – субрегіон землі Гессен, в якому знаходяться п'ять із шести найбільших міст землі Гессен. У силу територіальної близькості основних

економічних центрів і розвинених транспортних комунікацій, регіон Рейн-Майн являє собою соціально-економічно інтегровану високоурбанізовану поліцентричну агломерацію. Місто Вісбаден є столицею землі Гессен і своїми передмістями практично зростається з Франкфуртом, відстань до аеропорту Франкфурт – 20 км. Франкфуртський аеропорт – третій за пасажиропотоком аеропорт Європи. Він є базовим аеропортом компанії Люфтганза і її найбільшим стикувальним вузлом (хабом). До компаній, що діють у ТЛК "Франкфурт", належать поряд з такими гігантами як – Люфтганза та "Група Дойче Бан" й інші великі компанії, а також множина логістичних компаній сектору малого та середнього бізнесу [112]. Місцеві компанії пропонують і реалізують повний діапазон логістичних послуг: від планування та будівництва логістичних об'єктів та систем до консультативного обслуговування процесів управління рухом потоку матеріалів / вантажів і менеджменту ланцюжка поставок.

Вищенаведені види транспортно-логістичних кластерів закономірно взаємодіють між собою на певній території. В результаті їхньої взаємодії з'являються нові категорії ТЛК – мультипорти – гетвеї та стикові порти. Їхня сукупність формує Європейську мережу транспортно-логістичних кластерів (рис.1.4).

Її фінансово-економічною основою є зростаючий попит на транспортно-логістичні послуги в Європейському Союзі, що збільшується в 2,5 рази швидше, ніж ВВП [112].

В Європейській мережі транспортно-логістичних кластерів концентруються головні кластери з глобальними функціями (Лондонський, Паризький, Франкфуртський, Ранстанд-Голланд), більшість головних а основних ТЛК. В даний час в Європейській мережі транспортно-логістичних кластерів виділяють 25 первинних і близько 60 вторинних ТЛК.

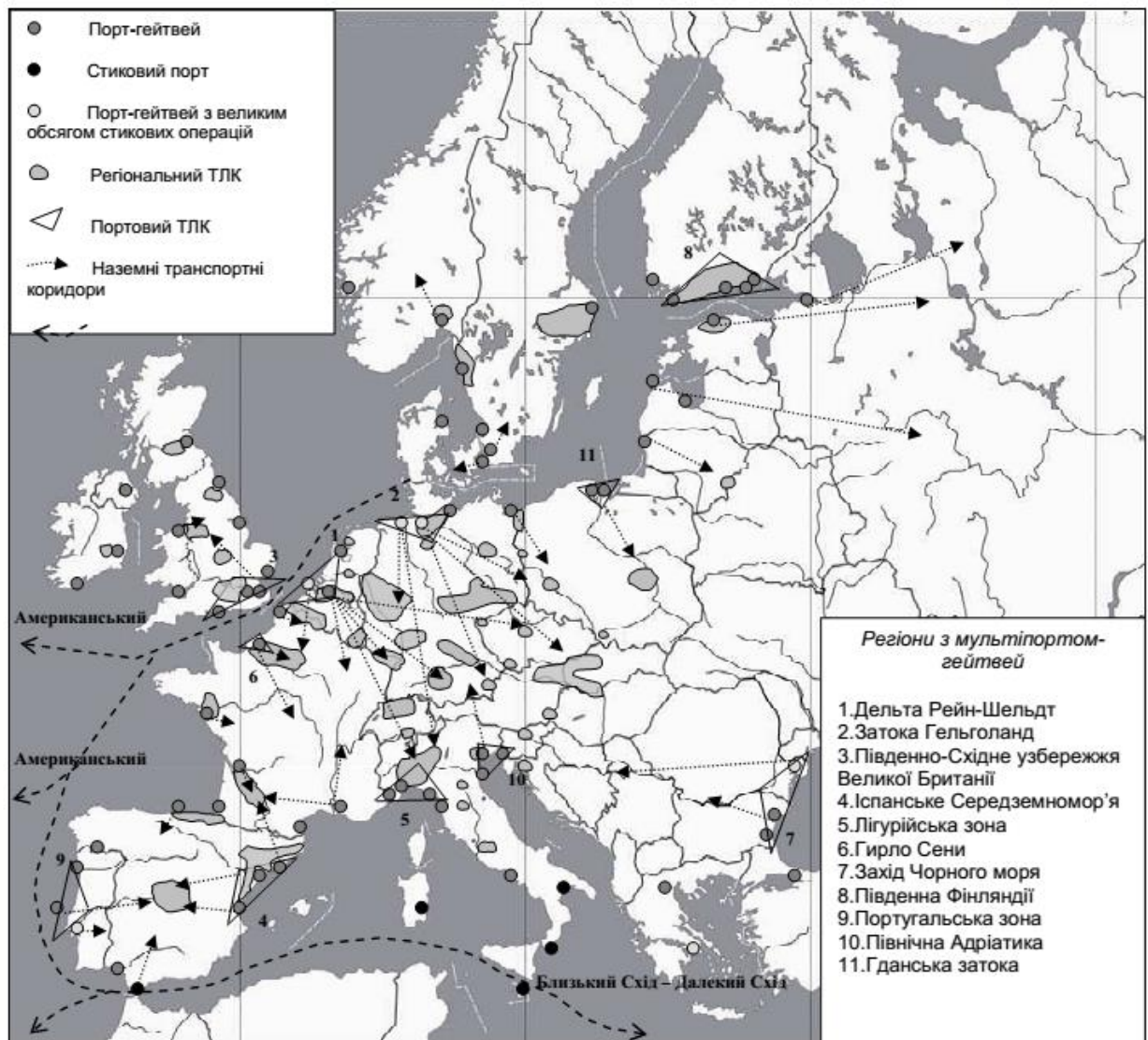


Рис. 1.4. Європейська мережа транспортно-логістичних кластерів:
взаємодія портових та регіональних кластерів

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-Голланд.

Подальший розвиток та географічне поширення процесів транспортно-логістичної кластеризації в Європі рано чи пізно охопить і Україну, де є підстави для формування портових, прикордонних та регіональних транспортно-логістичних кластерів, а також мультипортів – гейтвеїв та стикових портів. Враховуючи проходження територією України

чотирьох з десяти Пан'європейських транспортних коридорів та чотирьох трансконтинентальних транспортних коридорів, а також вигідне транзитне положення України можливо говорити про створення на території України мережі головних та основних транспортно-логістичних кластерів.

1.5. Методологічні засади перетворення транспортного вузла в ядро транспортно-логістичного кластеру

Формування територіальних кластерів будь-якого об'єму, профілю і спеціалізації орієнтується на ефективну взаємодію конкуренції, суперництва й співробітництва територіального бізнесу і місцевої влади для забезпечення і використання в інтересах громадської спільноти кластеру конкурентоспроможної діяльності підприємств на рівні міжнародних потреб, попиту і вимог.

В нашому дослідженні територію транспортно-логістичного кластеру домовимося визначати як географічну сукупність сусідніх співграничних адміністративно-територіальних одиниць – селищ, міст, районів чи областей, бізнес-інтереси яких співпадають і базуються на єдності спільної виробничої, функціональної, технологічної чи продуктової сфери діяльності. Підприємства на цій території здійснюють спонтанне ринкове формування економічного кластеру, як віртуальної форми інтеграції базових (основних) видів бізнесу та інфраструктури його супроводу і забезпечення. Формування кластеру починається з визначення реально існуючої чи найбільш перспективної сфери діяльності споріднених та взаємодіючих підприємств, цілеспрямоване об'єднання зусиль котрих може дати значний соціально-економічний ефект.

У кожному кластері виділяються об'єкти наступних типів: “ядро” – об'єкти, навколо яких групується кластер, що виконують основний вид діяльності кластеру; кластероутворювальний блок – об'єкти, діяльність

яких прямо забезпечує функціонування об'єктів “ядра”; блок внутрішньої інфраструктури – об'єкти, наявність яких обов'язкова, але діяльність яких безпосередньо не пов'язана з виробничими процесами в об'єктах “ядра”; блок зовнішньої інфраструктури – об'єкти наявність яких бажана, але не обов'язкова для функціонування інших об'єктів кластера. Авторське бачення структурного комплексу об'єктів представлено моделлю кластеру на рис.1.5.

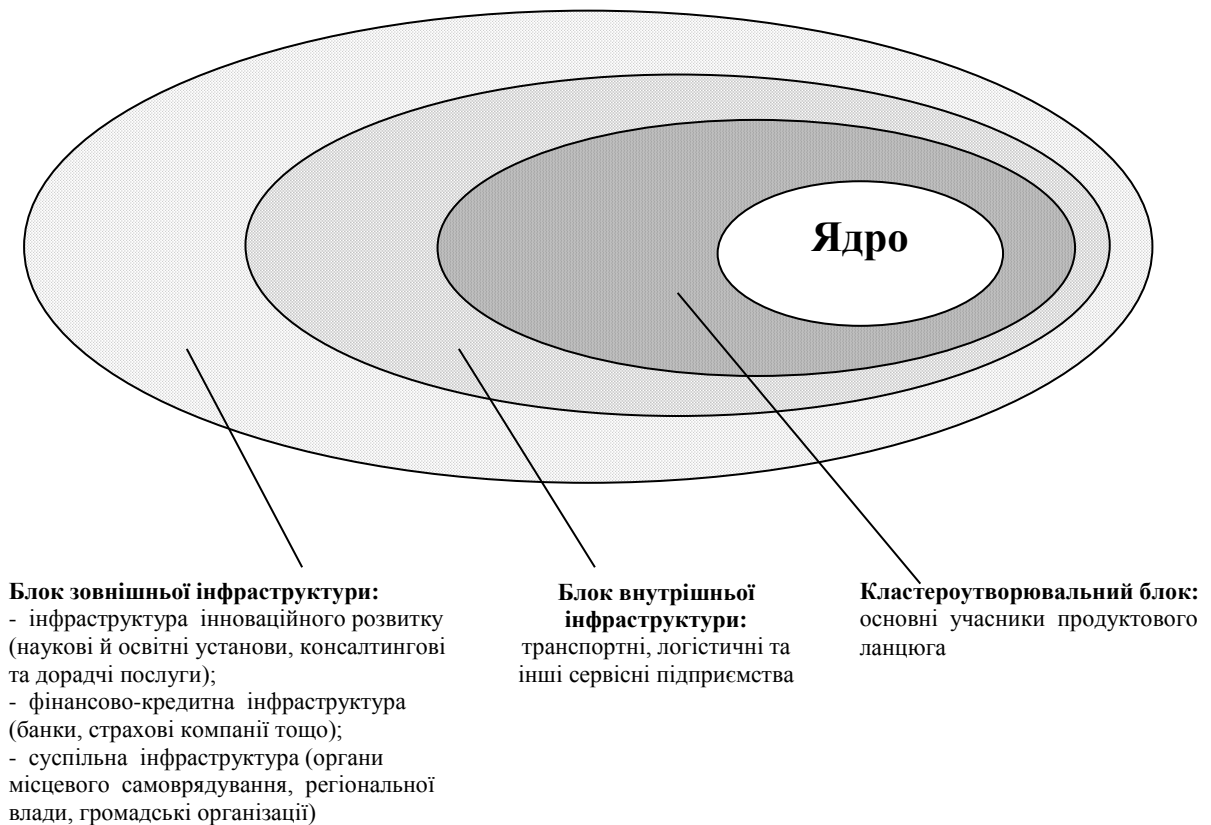


Рис.1.4. Модель кластеру (розроблено авторами за джерелами [104, 105])

Важливим етапом створення кластеру є виділення підприємств, що відносяться до його ядра. Термін «ядро кластера» поки не має єдиного узгодженого визначення через значну кількість кластерних утворень у всьому світі.

Погоджуючись стосовно трактування даного поняття з Р. Хасановим [128], зазначимо, що під ядром кластера розуміють одно чи декілька підприємств, здатних виробляти якісну продукцію для потреб більшості

учасників кластера та у довгостроковій перспективі – покращувати конкурентоспроможність своєї продукції.

В результаті аналізу економічної літератури [4,12,19] можна виділити основні властивості, якими має характеризуватися підприємство – потенційне ядро кластера. Загальний набір властивостей згруповано в роботі у п'ять класів (ринкові, фінансові, економічні, технологічні, відповідність державній політиці). Кожен із зазначених класів, в свою чергу, визначається декількома властивостями (табл. 1.4).

Таблиця 1.4.

Шкали вимірювання характеристичних показників ядра кластера

Клас показника	Показник	Тип шкали	Критерій
Ринкові	Частка ринку	Абсолютна	Max
	Індекс концентрації	Абсолютна	Min
	Зв'язки з іншими підприємствами	Інтервальна	Max
	Імідж підприємства	Порядкова	Min
Фінансові	Коефіцієнт миттєвої платоспроможності	Абсолютна	→ 1
	Рівень робочого капіталу	Абсолютна	Max
	Рівень заборгованості	Абсолютна	Min
	Рівень операційної маржі	Абсолютна	Max
Економічні	Рівень доданого продукту	Абсолютна	Max
	Наукоємність	Абсолютна	Max
Технологічні	Технологічний рівень підприємства	Порядкова	Max
	Відношення заробітної плати до середньої за галузю	Інтервальна	Max
	Частка технологічного ланцюга у регіоні	Абсолютна	Max
	Рівень завершеності виробничого ланцюга на підприємстві	Абсолютна	Max
Економічна політика	Відповідність державним цілям	Номінальна	Max
	Відповідність бізнес-цілям	Номінальна	Max
	Відповідність цілям територіальної громади	Номінальна	Max

Поєднання в процесі кластеризації стратегічних цілей суспільства з економічними інтересами бізнесу, активів держави з інвестиційними, управлінськими та іншими ресурсами приватного сектора дозволяє підвищити ефективність розбудови і удосконалення інфраструктурних мереж кластера, у тому числі транспортних, логістичних, сервісних та інших.

Темпи розвитку транспортної інфраструктури напряму залежать не тільки від макроекономічної ситуації у країні, але й від рішучої реорганізації транспортної системи на територіальному рівні, зниження інвестиційних ризиків, чітко діючої правової бази, розвитку вітчизняних та іноземних торгових мереж, розвитку інформаційних мереж, транспортного обслуговування, транспортно-експедиційного обслуговування, тобто від використання сучасної концепції створення транспортно-логістичних кластерів, авіаційним центром – ядром яких мають стати зональні аеропорти, які будуть обслуговувати свою територіальну зону тяжіння всіма необхідними транспортно-логістичними послугами.

Зональний аеропорт, як і кожний сучасний аеропорт має перш за все задовольняти потреби населення України та інших держав у авіаційних послугах, гарантувати експлуатантам повітряного транспорту – пасажирам, клієнтурі, орендарям, концесіонерам та іншим – рівні можливості щодо надання послуг згідно з їх вимогами, а також ефективно експлуатувати і розширювати виробничі потужності відповідно до авіаційних транспортно-логістичних потреб у зоні тяжіння до аеропорту підприємств і громадськості територіальних економічних кластерів за умови забезпечення життя, здоров'я, майнових інтересів користувачів, дотримання чинних вітчизняних і міжнародних умов, норм, правил функціонування аеропорту.

Але перш за все з методичної точки зору необхідно визначити місце зонального аеропорту в зональній схемі розбудови ієрархічної системи кластерів та оцінити можливість і ступінь досягнення об'єктом (аеропортом) цілей, необхідних для досягнення позиції ядра кластера.

Процесу формування економічного кластеру повинно перш за все передувати ініціювання створення кластеру збоку зовнішнього інтересу та попиту на продукцію і послуги базового бізнесу, або намагань місцевої влади максимізувати спільні зусилля на підвищення іміджу території і

конкурентоспроможності місцевого бізнесу. Наступним етапом повинно стати оцінювання існуючого потенціалу та прогноз зростаючої потреби в транспортно-логістичних послугах з метою визначення необхідності і можливості створення в економічному кластері транспортно-логістичного кластеру і визначення його ядра – вузлового координаційного центру зв'язку кластеру із споживчими ринками – світовими і вітчизняними.

Таким чином реалізується концепція ієрархічної декомпозиції кластерінгу, запропонованої нами в даному дослідженні: територіальний економічний бізнес-кластер → професійно-орієнтовані кластери → портові (у тому числі аеропортові) кластери (гетвейт) → митні → прикордонні → складські та інші кластери функціонального призначення (рис. 1.6).

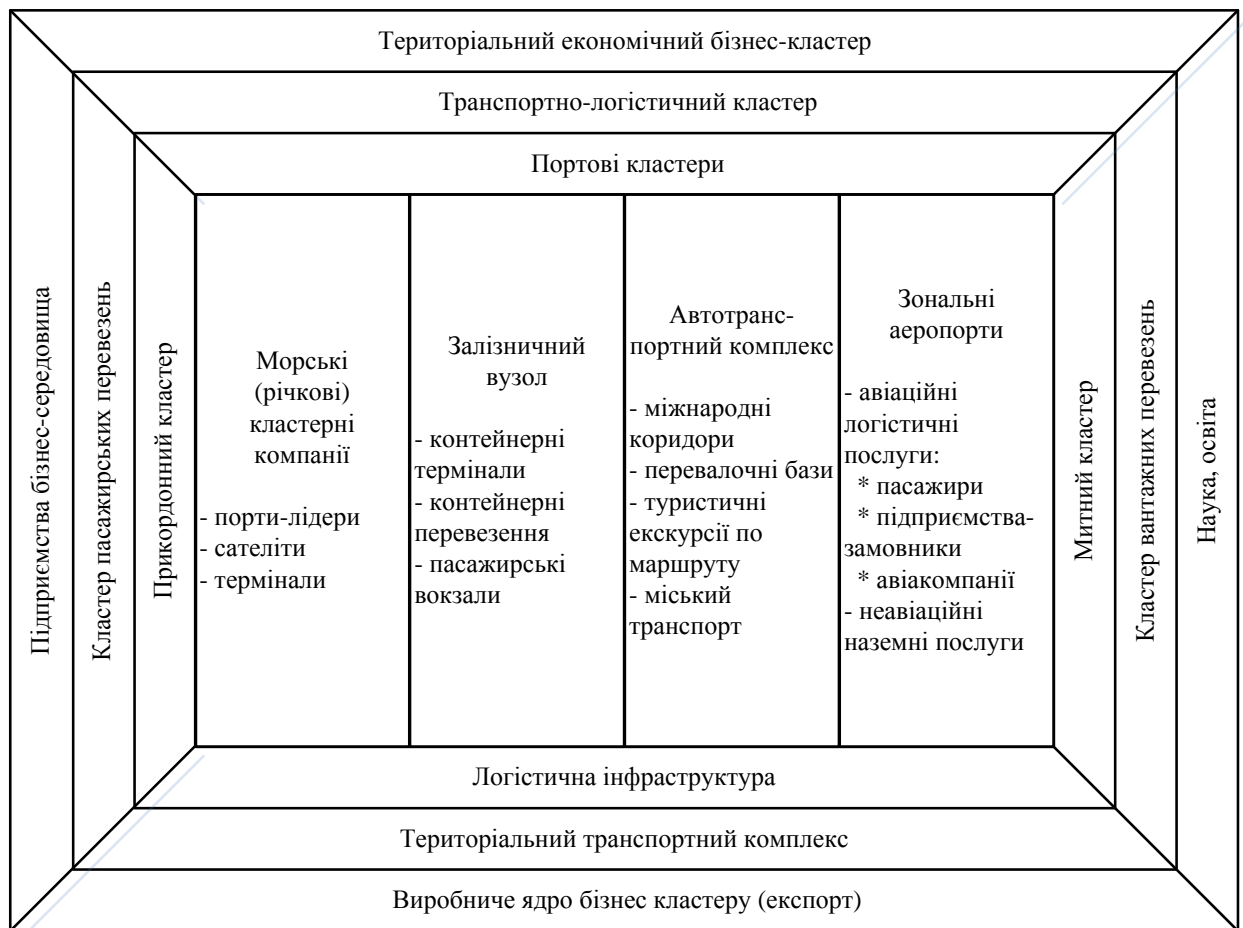


Рис. 1.6. Структурна декомпозиція кластерів (авторська розробка)

Кожен кластер може бути розбитий на підкластери за функціональними ознаками діяльності. Підкластери, у свою чергу, можуть бути диференційовані на підпідкластери у вигляді окремих підприємств, організацій, продуктів.

Портові транспортно-логістичні кластери формуються на основі базових транспортних вузлів, морських та авіаційних портів, які являються ядром ТЛК та пов'язані постійними зв'язками з периферійними транспортно-логістичними утвореннями.

З технологічної точки зору портовий кластер організує свою діяльність по принципу перевальних вантажів з одного виду транспорту на інший (порт-гетвейт) або з одного борту транспортного засобу на інший (стикочний порт) та забезпечує їх транспортування безпосередньо до місця призначення.

Територіальна, процесна, професійна декомпозиція кластеру як соціально-економічної структури ґрунтується на системі «сильних» обов'язків між кластероутворюючими організаціями й підприємствами територіального кластеру. Найважливішими є міжфірмові зв'язки в межах комерційних відносин «продавець-покупець», «замовник-постачальник».

В межах кластеру логістичними структурами пропонуються і реалізуються повний діапазон послуг від планування діяльності господарюючих суб'єктів до консультативного обслуговування процесів управління рухом товарно-матеріальних потоків і менеджменту ланцюгів поставок. Інфраструктура бізнес-підприємств, логістичних організацій, експедиторських фірм, сучасні інформаційні технології електронної обробки, обліку та аналізу потоків пасажирських і вантажних операцій дозволяють враховувати і відслідковувати параметри руху, місця, забезпечення безпеки об'єктів і суб'єктів логістичної діяльності. Концептуальною схемою кластеризації визначаються території, кордони, об'єкти, резиденції та термінальні інфраструктури території кластеру.

Авторське бачення філософії кластероутворення і визначення ядра кластеру, як центра транспортних перевезень – мультимодальних, контейнерних, вантажних і пасажирських, туристичних і експлуатаційних, міжнародних, міжрегіональних та внутрішньорегіональних відображено на структурній схемі рис. 1.7.

Основними робочими функціями транспортно-логістичного кластеру і зонального аеропорту, як його координуючого центру є:

- генеруючі функції, тобто функції накопичення певних товарів та можливостей надання послуг для подальшої їх передачі по ланках логістичного ланцюга;

- перетворюючі функції, тобто здійснення просторово-часового переміщення товарів з місць відправлення в місця призначення;

- поглинаючі функції, тобто прийом товарів для тимчасового зберігання, їх консолідацію, маркування.

Підприємства, що виступають в якості ядра кластеру є основою забезпечення його конкурентоспроможності. Питання підвищення рівня конкурентоспроможності є важливими для забезпечення виживання і розвитку всього кластеру і його підприємств. Для цього підприємство – ядро

кластеру повинно не тільки добре представляти потреби ринку та свої можливості, але й визначити, яким чином воно зможе забезпечити досягнення цілей всієї сукупності споріднених підприємств кластеру та їх бізнесу.

Відповідне рішення має бути прийнятим на основі вибору стратегічного пріоритету реінжинірингу в сфері внутрішнього середовища, базового підприємства кластеру, щоб своєчасно і в повній мірі переорієнтувати його на виконання узагальнюючих та інтегруючих функцій основного бізнесу свого економічного кластеру та реалізації відповідного продукту чи послуги, на виробництві яких спеціалізуються

Продукція			
Наукоємна, орієнтована на останні досягнення НТП та бізнес-ноу-хау	Експортна, така, що має тенденції підвищення попиту в перспективі	Конкурентоздатна і затребувана на світовому ринку	Що відповідає нормам і умовам транспортно-логістичного обслуговування інтермодальних перевезень

наявність „якірних” підприємств, що створюють ядро кластерної спеціалізації	Бізнес-середовище
позитивна динаміка обсягів виробництва і оптової реалізації продукції підприємств кластеру	
орієнтація підприємств кластеру на інтеграцію у світову бізнес-спільноту	
наявність резервів виробничої потужності та можливості її розвитку й інтенсифікації використання	
забезпеченість супутньою інфраструктурою рекламного, транспортно-логістичного, фінансово-кредитного та комунального обслуговування	
присутність вітчизняного та іноземного інвестиційного капіталу для участі у стратегічному розвитку економічного кластеру	
розвинена інфраструктура галузі, що забезпечують діяльність основних напрямків кластерного бізнесу	



Територія	ресурсно-енергетична забезпеченість життєдіяльності
	інноваційно-інвестиційний потенціал територіальної громади кластеру
	привабливість географічна, економічна, демографічна
	якісний інтелектуальний науково-освітній рівень територіальної громади
	історико-культурні, природні, рекреаційні особливості
	соціально-економічна спрямованість дій місцевої влади, керівників підприємств і установ на забезпечення відсутності інтересів громади, бізнесу, влади
	розвинута система транспортного, екскурсійного, торгівельного обслуговування

Рис. 1.7. Концептуальна схема формування і функціонування ядра транспортно-логістичного кластеру (авторська розробка)

підприємства-партнери (в нашому випадку – комплексу транспортно-логістичних послуг).

Створення авіаційного ядра транспортно-логістичного кластеру являється результатом об'єднання зусиль підприємств, продукція яких потребує швидкісної доставки для реалізації в різних сегментах світового ринку. Географічне розміщення цих підприємств визначає територіальну зону тяжіння до такого міжгалузевого й міжрегіонального центру, як авіаційне ядро свого територіального бізнес-кластеру, що буде мати всі можливості виконання авіаційних експортно-імпортних послуг на сучасному міжнародному рівні і з мінімальними транспортно-логістичними витратами.

В результаті узагальнення теорії і практики діяльності аеропорту було визначено найбільш вагомі, на нашу думку, управлінські та соціально-економічні зв'язки аеропорту як транспортно-логістичного і координуючого центру кластеру.

Управління взаємодією суб'єктів господарювання територіального кластеру при формуванні, функціонуванні і розвитку зонального аеропорту включає відображені на рис. 1.8 канали його зв'язку.

Схема зв'язків і інструментів управління взаємозв'язками аеропорту з бізнесом, владою і громадськістю визначає зміст і особливості взаємовідносин з:

- міжнародними організаціями ISO, ІКАО, ІАТА, СОТ та інші з питань міжнародних стандартів якості товарів і послуг підприємств кластеру, рекомендацій і нормативів авіаційної діяльності;

- органами централізованої державної влади – з питань бюджетного інвестування, протекціонізму державних інтересів, податкових пільг, субсидій;

- органами місцевого самоврядування обласних та районних рівнів, муніципальних та селищних адміністрацій з питань землевідведень, субвенцій, працевлаштування, владної та громадської підтримки;



Рис. 1.8. Канали партнерської взаємодії зонального аеропорту і суб'єктів соціально-економічної системи економічного кластеру (розроблено авторами)

- галузевою адміністрацією з питань сертифікації авіаційної діяльності, авіаційної безпеки, техніки, технології і нормативних параметрів надаваних авіатранспортних послуг;

- підприємницькими бізнес-структурами, установами і організаціями, виробниками продукції і послуг з питань доставки продукції на світові ринки відповідно до попиту, забезпечення збереження, цілісності та конкурентоспроможності продукції, організації ділових, туристичних, чартерних перевезень мешканців свого територіального кластеру, спільного інвестування і фінансової підтримки зонального аеропорту;

- координаційною радою (центром) територіального кластеру з питань кластерної політики і стратегії виробництва і дистрибуції експортно-імпоротної продукції, фінансування рекламно-брендінгових компаній, розподілу між господарюючими суб'єктами економічних, логістичних, технологічних, контрактних та економічних ризиків, проектного

реінжинірингу бізнес-процесів, формування спільного інвестиційного капіталу розвитку зонального аеропорту;

- громадськістю територіального кластеру з питань громадської підтримки іміджу зонального аеропорту, участі в програмах лояльності авіапідприємств, узгодження напрямків і тарифів авіап перевезень;

- інфраструктурою супроводу і забезпечення транспортно-логістичної діяльності зонального аеропорту з фінансово-кредитних, комунальних, енергетичних, маркетингових, консалтингових, побутових та інших питань.

Стратегія взаємодії бізнесу, влади і суспільних організацій повинна носити взаємовигідний характер для всіх сторін-учасників. В зв'язку з цим стратегією партнерства слід вважати створення на взаємовигідній основі умов і ефективну реалізацію заходів владою, бізнесом і суспільними організаціями по управлінню розвитком провідних бізнесів територіального кластеру і всебічній підтримці базових підприємств – ядер кластерів.

Також, підприємствам важливо мати структуру, яка могла б якомога швидше реагувати на зміни зовнішнього та внутрішнього середовища та забезпечувати власну фінансову стійкість і прибутковість кластерних бізнесів, що можливо завдяки ефективному управлінню. Одним з таких ефективних підходів до управління удосконаленням і розвитком є реінжиніринг бізнес-процесів підприємств – ядер кластерів.

Системи реінжинірингу бізнес-процесів (РБП) були створені у 90-х роках ХХ ст. Авторами реінжинірингу вважаються Дж.Чампи, Т.Давенпорт і М.Хаммер. Виникненню реінжинірингу бізнес-процесів сприяло декілька обставин. З одного боку, виявилися закостенілість та значна інерційність управління великими підприємствами, через які управління не встигало швидко реагувати на зміни у динамічному зовнішньому середовищі. З іншого боку, загострення конкуренції призвело до вичерпання конкурентних переваг у зовнішньому середовищі та зумовило звертання до пошуку внутрішніх резервів.

Реінжиніринг передбачає новий погляд на будівництво компанії як на інженерну діяльність. Компанія та її бізнес-процеси розглядається як те, що може бути спроектовано або перепроєктовано у відповідності з інженерними принципами, тобто принципами, які засновані на чітко організованих процесах і допоможе компанії ефективно брати участь у конкурентній боротьбі.

Реінжиніринг бізнесу передбачає здійснення повного аналізу існуючого бізнесу, аналіз того, що компанія робить, навіщо і як. Задача реінжинірингу бізнес-процесів – знайти зовсім новий спосіб реконструкції існуючого бізнесу, або його найважливіших процесів, використовуючи нові технологічні досягнення для обслуговування своїх клієнтів. Деякі автори, включаючи Х. Юхансона [144] і Б. Віллоха [157] називають це реінжинірингом бізнес-процесів, а не реінжинірингом бізнесу. Т. Давенпорт [137] використовує термін "інновація процесів", визначаючи його як "суттєве зниження вартості процесу або скорочення часу, або значне покращення якості, гнучкості, рівня обслуговування або інших параметрів бізнесу".

Однією з основних особливостей реінжинірингу бізнес-процесів (від англ. BPR – business process reengineering) є орієнтація цього засобу не на функції, а на процеси. Причому з усіх концепцій менеджменту, що ґрунтуються на процесах, РБП розглядається як найефективніша, революційність якої зумовлена сучасним станом інформаційних технологій.

Бізнес-процес – це безліч внутрішніх кроків (видів) діяльності, які починаються з одного або більше входів і закінчуються створенням продукції, необхідної клієнту [59, С.18].

Під бізнес-процесами автори розуміють горизонтальну ієрархію внутрішніх і залежних між собою функціональних дій, кінцевою метою яких є випуск продукції (послуг) або окремих її компонентів [130].

Ойхман Е.Г. та Попов Э.В. зазначають, що покращення, яких можливо досягти за допомогою реінжинірингу є кардинальними [59, С.16]. Під "кардинальним" розуміють покращення не менше ніж 90%-ве скорочення

вартості або часових витрат або 90%-ве підвищення якості, а не 10%-ве покращення цих показників.

М.Хаммер [127, 142] запропонував таке визначення реінжинірингу: - це фундаментальне переосмислення та *радикальне* перепроєктування ділових процесів для досягнення різких, стрибкоподібних покращень у вирішальних, сучасних показниках діяльності компанії, таких, як вартість, якість, сервіс та темпи". Основними ключовими словами, що містяться у цьому визначенні є: фундаментальний, радикальний, різкий (стрибкоподібний) і процес.

Радикальне перепроєктування означає перепроєктування, яке стосується суті явищ, а не поверхневі зміни, тобто протягом проведення радикального перепроєктування відкидають всі існуючі структури і процедури і пропонують зовсім новий спосіб виконання роботи. Таким чином, реінжиніринг – це винахід, а не покращення, збільшення чи модернізація.

Т. Давенпорт [137] для того, щоб описати різницю між удосконалення і реінжинірингом бізнесу, використовував наступну таблицю (табл.1.5)

Таблиця 1.5.

Різниця між удосконаленням і реінжинірингом бізнесу

Найменування параметра	Удосконалення	Реінжиніринг
Рівень змін	Нарощуваний	Радикальний
Початкова точка	Існуючий процес	"Чиста дошка"
Частота змін	Безперервно/одноразово	Одноразово
Необхідний час	Короткий	Довгий
Напрямок	Знизу-вгору	Згори-вниз
Охоплення	Вузьке, на рівні функцій	Широке, міжфункціональне
Ризик	Помірний	Високий
Основний засіб	Статистичне управління	Інформаційні технології
Тип змін	Культурний	Культурний/структурний

Згідно таблиці, реінжиніринг бізнес-процесів здійснюється один раз протягом декількох років. Після завершення реінжинірингу компанія стає об'єктом для вдосконалення. Як видно з таблиці, удосконалення

здійснюється всередині одного підрозділу (функції), у той час як реінжиніринг стосується всієї компанії. Більшість удосконалень виконується окремими виконавцями в конкретних підрозділах, тобто удосконалення виконується знизу-вгору, у той час як реінжиніринг може бути реалізований лише зверху-вниз, тобто під керівництвом вищого керівництва.

Іншим аспектом таблиці є те, що при удосконаленні використовуються засоби статичного управління, які посягають і мінімізують джерела змін. Ці засоби не можуть бути застосовані до великих змін, які притаманні реінжинірингу. Тому при реінжинірингу доцільно використовувати більш потужні засоби, такі, як інформаційні технології.

Досліджуючи існуючі думки про реінжиніринг бізнес-процесів та його спрямованість на вирішення завдань посилення конкурентоспроможності підприємств, у своїй роботі будемо користуватися більш уточненим визначенням Виноградової О.В.: реінжиніринг бізнес-процесів – це науково-практичний підхід до здійснення кардинальних змін бізнес-процесів підприємства з метою значного підвищення рівня його конкурентоспроможності [9]. Основний акцент тут зроблено на акумуляцію багатогранного спектра завдань реінжинірингу у словосполученні „підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства”.

Серед ключових принципів, на основі яких будується реінжиніринг бізнес-процесів, що розкривають обов’язкові умови та можливості його застосування є: [9]

- об’єднання кількох дій та природний порядок виконання бізнес-процесів (з наявністю різних варіантів виконання) у тому місці, де це доцільно, з мінімізацією узгоджень, зменшенням кількості перевірок і управляючих дій, використанням єдиного інформаційного поля за децентралізації/ централізації підрозділів;

- підвищення самостійності виконавців;

- передача повноважень зв’язку із зовнішнім середовищем ситуаційному менеджеру;

- зміна організаційних структур – від ієрархічних до плоских, від вертикальних до горизонтальних.

Реінжиніринг спрямований на вирішення таких завдань, як усунення малопродуктивних структурних ланок, підвищення ефективності господарської діяльності шляхом удосконалювання виробничих процесів, посилення контролю за використанням ресурсів, відмова від бюрократичних форм організації; створення стратегічно ефективної організаційної структури і методів господарювання, що дозволяють реалізувати конкурентну стратегію; формування нового розуміння напрямків вирішення проблем конкурентоспроможності за допомогою використання новаторських концепцій.

Завдання, сутність і результативність реінжинірингу в роботі розглядаються з двох позицій – попередження та розв'язання кризових ситуацій або планування розвитку підприємств.

Д.Р. Сток та Д.М. Ламберт розглядають здійснення реінжинірингу бізнес-процесів в три стадії: [117]

- виявлення, оброблення та аналіз інформації;
- знаходження ділянок, що потребують перепроєктування бізнес-процесів;
- інноваційні вдосконалення.

На першому етапі проводиться детальний аналіз вже існуючих систем, процедур та потоків, які вже використовуються. Потім, на основі отриманих фактів, члени реінжинірингової компанії виявляють ділянки, які потребують удосконалення або переорієнтації. Після цього реінжинірингова група приступає до творчого етапу – перепроєктування бізнес-процесів та інформаційних потоків. Результатом останнього етапу стають зміни фундаментального характеру, а саме – підвищення усіх логістичних ланцюгів від постачальника до споживача.

Для збереження своїх ринкових позицій зонального аеропорту, який є ядром транспортно-логістичного кластеру, необхідно робити певні зусилля у

напрямку підвищення рівня технологічності і ефективності кластеризованих бізнес-процесів. З'являється постійна необхідність дослідження додаткових можливостей подальшого зниження рівня витрат і собівартості продукції кластеру, підвищення рівня якості обслуговування споживачів, реорганізації і реструктуризації підприємств з метою підвищення ефективності бізнесу та зростання конкурентоспроможної діяльності кластеру. З точки зору методичного підходу нами визначено у схемі на рисунку 1.9 основні цілі, завдання, сутність і результативність реінжинірингу бізнес-процесів як класичного інструменту удосконалення діяльності і забезпечення конкурентоспроможності підприємств та бізнес-утворень.

Залежно від причин звернення підприємств до реінжинірингу з урахуванням наявності на них проблемних ситуацій можна виділити наступні об'єкти реінжинірингу:

- підприємства, які перебувають у стані глибокої кризи;
- підприємства, що ще працюють ефективно, але мають небезпечні прогнози щодо майбутньої діяльності);
- підприємства, які зараз працюють ефективно, але планують реструктуризацію діяльності, обумовлену зміною власника, номенклатури товарів, переорієнтацією на нові технології тощо;
- підприємства, що сьогодні працюють ефективно, є фінансово стійкими і ставлять за мету прискорене нарощування відриву від конкурентів).

Для зонального аеропорту, який є авіаційним ядром транспортно-логістичного кластеру необхідним є реінжиніринг переорієнтації та розвитку бізнес-процесів, як засіб забезпечення та посилення конкурентоспроможності в умовах нестабільності та мінливості внутрішнього і зовнішнього середовища.

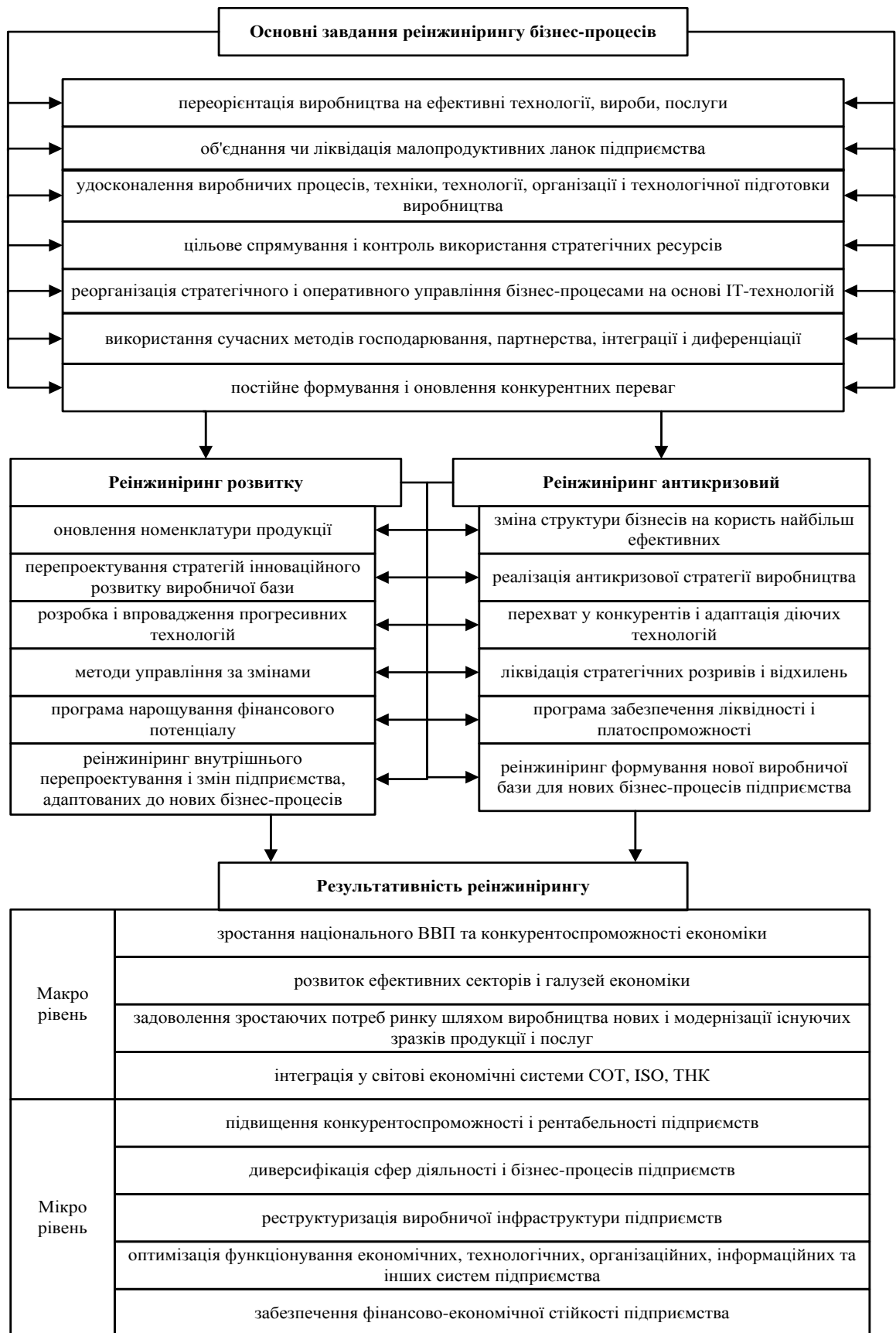


Рис. 1.9. Завдання, сутність і результативність реінжинірингу (розроблено авторами)

Працюючий ефективно, зональний аеропорт транспортно-логістичного кластеру за умови успішності провідних бізнес підприємств свого кластеру завжди має бути фінансово стійким; ставити за мету прискорене нарощування відриву від конкурентів та можливу зміну своїх бізнес-процесів у рамках успішної діяльності у межах кластеру.

Зважаючи на пріоритетність параметру швидкості доставки міжнародних пасажирів і вантажів, кожен бізнес-кластер має бути зацікавлений у реінжинірингу і перспективному розвитку не тільки власних «повітряних воріт» – зональних аеропортів, але й залучення до базування авіакомпаній-перевізників, як важливих складових елементів територіального транспортно-логістичного кластеру орієнтованого на розширення експортної діяльності.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

1. Орієнтація розвитку економіки України в напрямі широкомасштабного впровадження ринкових відносин, прагнення якнайшвидшої інтеграції у світове, передусім європейське економічне співтовариство, вимагає радикальних структурних змін економічного потенціалу країни та інтегрованої політики підвищення ефективності його використання. Транспортне виробництво (послуги) є одним із ключових факторів ринкової економіки від ефективної діяльності якого залежить нормальне функціонування і розвиток усіх галузей народного господарства і соціальної сфери. Визначення поняття «інфраструктура», на думку авторів, являє собою, з одного боку – матеріальні умови функціонування виробництва, або життя населення, або одночасно того та іншого, а з іншого боку – це основа, що забезпечує належне функціонування галузей, підприємств, організацій фундамент, що забезпечує нормальне функціонування галузей, підприємств, організацій. Транспортний комплекс виступає як інфраструктура виробничої сфери, без якої неможливе її

існування, а також має свою, досить розгалужену інфраструктуру, без якої неможливо реалізувати транспортні послуги.

2. За умов глобалізації суспільства відбуваються значні зміни в організації виробництва як на національному, так і на міжнародному рівнях, створюються новітні територіально-галузеві та інтеграційні об'єднання – кластери, які являють собою комбінацію конкуренції та кооперації таким чином, що об'єднання в одних сферах допомагають успішно вести конкурентну боротьбу в інших. Для України територіальний кластерінг – це ідеальний спосіб розбудови економіки та підтримки її на належному рівні в системі світових господарських відносин, бо кластерні схеми дають можливість визначити, у яких галузях економіки країна конкурентоздатна, тобто освітити конкурентні особливості сфер діяльності та їх підприємств, виявляють істотні й, у багатьох випадках, надзвичайно важливі взаємозв'язки бізнес-систем в межах окремої території чи однієї країни.

3. Актуальною проблемою, що постає перед транспортним авіаційним комплексом бізнес-кластеру на сьогодні є обґрунтування 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).

4. Економічна кластеризація допомагає вирішити комплексну проблему забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки на світовому ринку шляхом розширення експорту товарів і послуг, й відповідним притоком капіталу зовні. Для цього на кластерному рівні створюються необхідні умови ведення ефективного бізнесу, відбувається формування професійно-орієнтованих і географічно інтегрованих транспортно-логістичних кластерів, здатних на рівні міжнародних вимог виконувати експортно-імпорتنі операції з мінімально доцільними витратами.

5. Автори пропонують створення в територіальному кластер своєї транспортно-логістичної системи, яка в свою чергу локалізується в

транспортно-логістичний кластер в межах географічно сконцентованого бізнес-кластеру. Зважаючи на пріоритетність параметру швидкості доставки міжнародних пасажирів і вантажів, кожен територіальний бізнес-кластер має бути зацікавлений у створенні і перспективному розвитку власних «повітряних воріт» – зональних аеропортів та авіакомпаній перевізників, як важливих складових елементів територіального транспортно-логістичного кластеру орієнтованого на розширення експортної діяльності. В ієрархії кластерінгу зональний аеропорт являє собою класичну форму портового (аеропортового) кластеру.

6. На етапі територіальної кластеризації економіки та її переорієнтації на виробництво і реалізацію експортної продукції, надзвичайно важливою є розробка притаманних саме нашій державі філософії і концептуальних стратегічних основ партнерської суспільної економічної взаємодії з яких витікають психологія, етика, гнучкі моделі, інноваційні технології та традиційні механізми управління економікою. Стратегія взаємодії бізнесу, влади і суспільних організацій економічних кластерів повинна носити взаємовигідний характер для всіх сторін-учасників.

7. Темпи розвитку транспортної інфраструктури напряму залежать не тільки від макроекономічної ситуації у країні, але й від рішучої реорганізації транспортної системи на територіальному рівні, зниження інвестиційних ризиків, чітко діючої правової бази, розвитку вітчизняних та іноземних торгових мереж, розвитку інформаційних мереж, транспортного обслуговування, транспортно-експедиційного обслуговування, тобто від використання сучасної концепції створення транспортно-логістичних кластерів, авіаційним центром яких стають зональні аеропорти, які будуть обслуговувати свою територіальну зону тяжіння всіма необхідними транспортно-логістичними послугами. Завдяки переорієнтації та реінжинірингу бізнес-процесів з метою обслуговування потреб і підприємств всього кластеру.

8. Створення територіального транспортно-логістичного кластеру 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 такого міжгалузевого й міжрегіонального центру, як зональний аеропорт територіального бізнес-кластеру, що буде мати всі можливості виконання авіаційних експортно-імпортних послуг на сучасному міжнародному рівні і з мінімальними транспортно-логістичними витратами. Для свого бізнес-кластеру зональний аеропорт уособлює підприємство спільного користування і спільного фінансування на умовах акціонування.

9. Зональний аеропорт має поєднувати в собі якості загальносуспільної власності, закритого акціонерного товариства, рентабельного виробника конкурентоспроможної продукції – авіатранспортної послуги, державного стратегічного ресурсу. Для територіальної бізнес спільноти й громадськості зональний аеропорт повинен стати «візитною карткою», «повітряними воротами» кластеру.

РОЗДІЛ 2

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КЛАСТЕРІВ В СИСТЕМІ АВІАЦІЙНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

2.1. Особливості авіатранспортної діяльності на сучасному етапі логістизації економіки

Однією з умов ефективного функціонування економіки в цілому є розвиток транспортної інфраструктури, як галузі, яка забезпечує взаємозв'язок між суб'єктами економічної діяльності. Авіаційні перевезення займають важливе місце у транспортній галузі, вони є, найбільш ефективними з точки зору мінімізації втрат часу, підвищення мобільності та збільшення загальної конкурентоспроможності національної економіки.

Для авіаційної галузі період 2010–2013 років характеризувався стабільними темпами відновлення позицій, втрачених у періоди 2008–2009 років, коли простежувалися негативні тенденції, які сформувались під впливом світової економічної кризи (рис. 2.1).

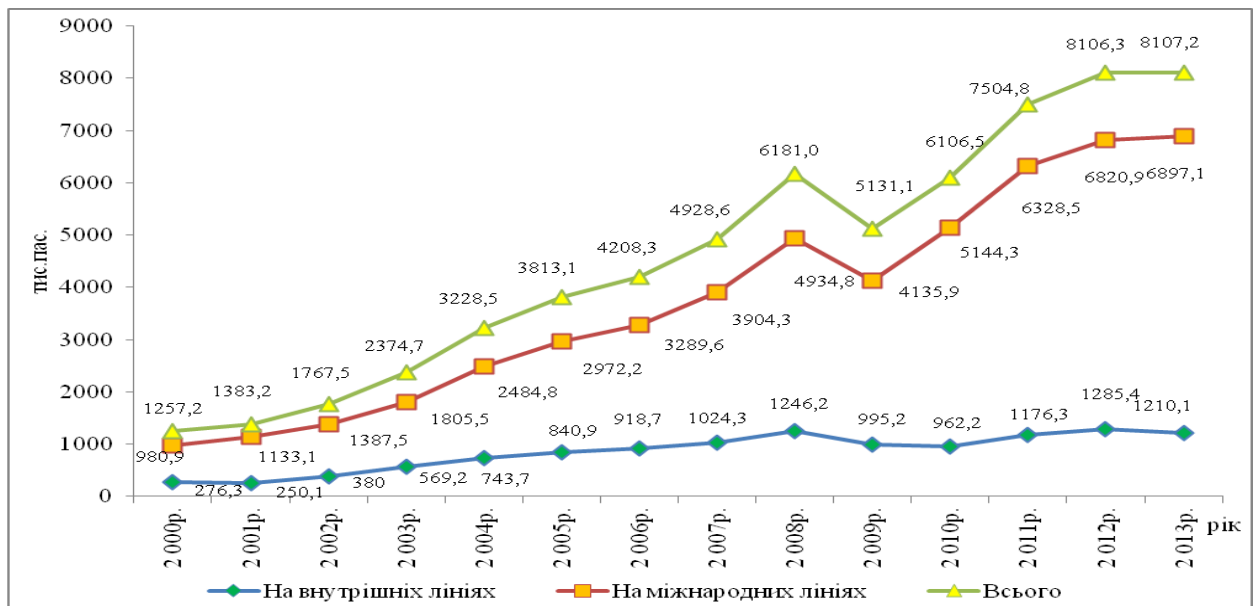


Рис. 2.1. Кількість пасажирів, перевезених авіаційним транспортом України за 2000–2013 роки, тис.пас. [81]

За статистичними даними у 2013 році вітчизняними авіакомпаніями було здійснено 96,0 тис. комерційних рейсів проти 106,1 тис. у 2012 році, 105,3 тис. у 2011 році. Кількість перевезених за 2013 рік пасажирів залишилась на рівні 2012 року та склала 8,1 млн. чол. (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Показники діяльності авіаційної галуззі за 2008 – 2013 рр. [82]

Показник	Одиниці виміру	Всього						у т. ч. міжн.					
		2008р.	2009р.	2010р.	2011р.	2012р.	2013р.	2008р.	2009р.	2010р.	2011р.	2012р.	2013р.
Перевезено пасажирів	тис.чол.	6181,0	5131,2	6106,5	7504,8	8106,3	8107,2	4934,8	4135,9	5144,3	6328,5	6820,9	6897,1
в т.ч. на регулярних лініях	тис.чол.	3715,9	3309,9	3950,2	5452,4	5930,1	5550,4	2526,2	2385,8	3046,7	4324,5	4693,6	4385,1
Виконані пасажиро-кілометри	млрд. пас. км	10,8	9,0	11,0	13,8	14,4	12,5	10,1	8,4	10,4	13,1	13,7	11,9
Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	102,1	85,1	87,9	92,1	122,6	99,2	101,5	84,4	87,5	91,9	122,0	98,8
Виконані тонно-кілометри (вантажі + пошта)	млн.ткм	378,8	350,9	379,1	370,6	363,1	273,1	378,5	350,5	378,9	370,4	362,8	272,9
Виконано комерційних рейсів	тисяч	100,4	84,2	98,9	105,3	106,1	96,0	67,2	58,2	71,4	77,8	77,7	71,6

На протязі 2000 – 2013 рр. ринок авіаційних пасажирських перевезень розвивався досить динамічно, за виключенням 2009 року. Поступово в цілому за цей період обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли в 6 разів (по відношенню до 2000 року) (рис. 2.2). На початку 2013 року припинила діяльність провідна українська авіакомпанія «Аеросвіт», яка мала розгалужену мережу маршрутів та найбільші обсяги пасажирських перевезень як на міжнародних, так і на внутрішніх авіалініях (її питома вага у загальних обсягах перевезень за підсумками 2012 року складала майже 38%). Як наслідок, у першому кварталі 2013 року загальне скорочення обсягів пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями сягнуло 20%. Однак упродовж наступних місяців українським авіакомпаніям вдалось відновити більшу частину маршрутів та пасажиропотоків авіакомпанії «Аеросвіт» та за підсумками 2013 року уникнути падіння

обсягів пасажирських перевезень порівняно з попереднім 2012 роком (рис. 2.2).

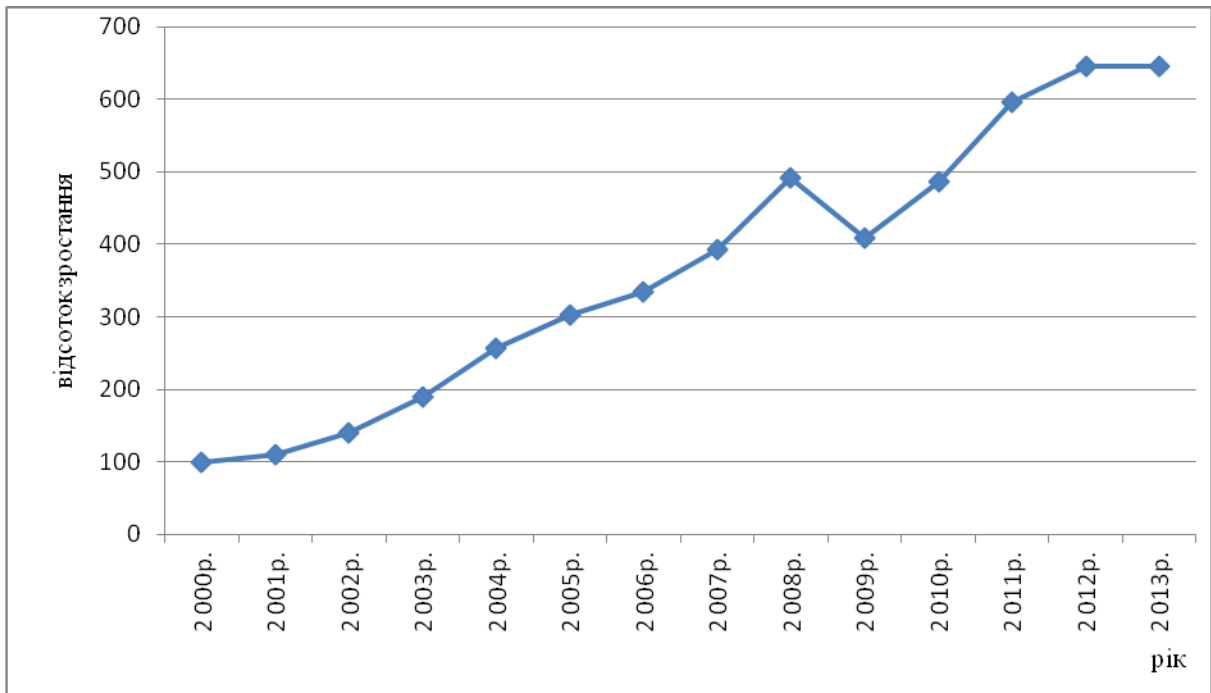


Рис. 2.2. Відсоток зростання обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній відносно 2000 року, % [81]

Стабілізувати ситуацію на ринку авіаперевезень стало можливим завдяки активній маркетинговій політиці українських авіакомпаній (відкриття нових маршрутів, збільшення частот тощо), активізації чартерних перевезень, подальшій модернізації та оновленню парку повітряних суден, а також розвитку мережі послуг українських авіаперевізників та інфраструктури аеропортів.

Обсяги перевезень вантажів та пошти у 2013 році зменшилися на 19,1% та склали 99,2 тис. тонн проти 122,6 тис. тонн у 2012 році (рис. 2.3).

Розглядаючи підсумки діяльності авіаційної галузі на протязі останніх тринадцяти років, слід відмітити збереження у цілому позитивних тенденцій розвитку до 2008 року. Серед ключових факторів, які дозволяли вітчизняній авіатранспортній галузі бути на підйомі з 2000 р. по 2008 р. та посідати вагоме місце у транспортному комплексі – вжиття додаткових заходів в забезпеченні безпеки польотів, підвищення інвестиційної привабливості,

модернізація парку повітряних суден та наземної інфраструктури, вміле поєднання мережі внутрішніх та міжнародних маршрутів.

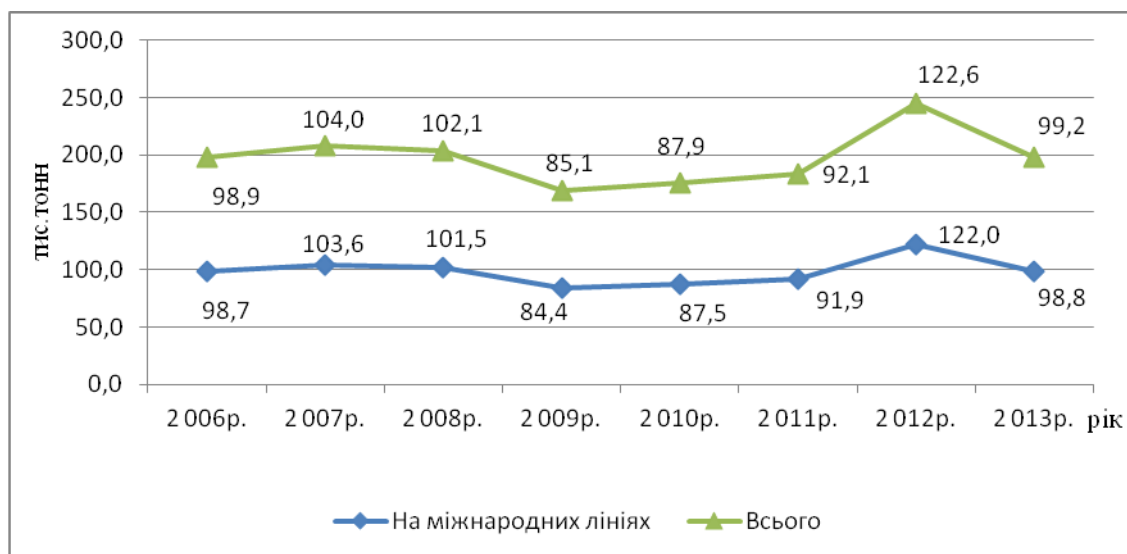


Рис. 2.3. Обсяги перевезень вантажів та пошти за 2000–2013 рр., тис.пас. [81]

Після загального падіння у 2009 р., наступні роки виявлялись для авіаційної галузі більш сприятливими, адже більшість показників мали позитивну динаміку і не лише відносно попереднього року. Пасажирські перевезення у 2013 році здійснювали 33 вітчизняні авіакомпанії (у 2012 р. – 43 авіакомпанії, у 2011 р. – 36, у 2010 р. – 32, у 2009 р. – 34, у 2008 р. – 38, у 2007 р. – 47). Кількість перевезених пасажирів у 2010 році на регулярних міжнародних лініях збільшилась не тільки порівняно з минулим 2009 роком (на 27,7%), а також майже на 21% перевищила рівень «докризового» 2008 року та склала 3046,7 тис. чол. У 2008 році кількість комерційних рейсів зросла до 100,4 тис., а у 2009 р. – зменшилась до 84,2 тис. У 2010 році з покращенням економічної діяльності кількість комерційних рейсів зросла до 98,9 тисяч, у 2011 році – до 105,3 тисяч, у 2012 році – до 106,1 тисяч (таб. 2.1). Тому можна сказати, що стан авіаційної галузі у значній мірі залежить від поточної ситуації в економіці.

Тривалий час співвідношення міжнародних та внутрішніх перевезень українських авіаперевізників складає приблизно 80-85% та 15-20% на користь міжнародних (табл. 2.1). У 2013 році на міжнародних лініях

перевезено 6,9 млн. пас. (зростання з попереднім 2012 роком на 1,1%), у межах України – 1,2 млн. пас. (скорочення на 5,9%) (рис. 2.4).

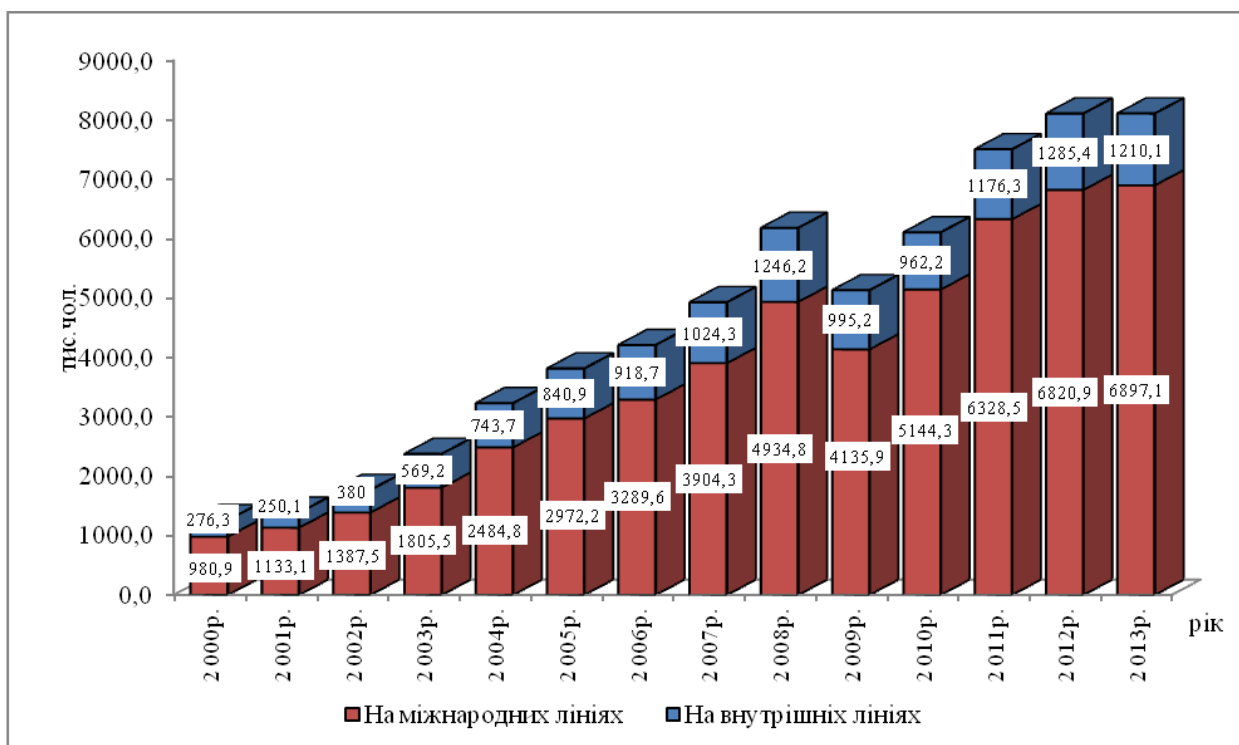


Рис. 2.4. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України на міжнародних та внутрішніх регулярних лініях в 2000 – 2013 рр., тис.чол. [81]

На міжнародних регулярних лініях вітчизняними авіакомпаніями у 2013 році перевезено 4,4 млн. пас., тоді як у 2012 році було перевезено 4,7 млн. пасажирів (рис. 2.5). Скорочення обсягів перевезень пов'язане з тим, що на кінець 2013 року українською стороною обслуговувались ще не всі маршрути авіакомпанії «Аеросвіт».

Питома вага регулярних перевезень вітчизняних авіакомпаній в загальних обсягах регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу у 2013 році склала 43% (у 2012 році – 50%). Тобто, у 2013 році потреба в пасажирських авіаперевезеннях між Україною та країнами світу більшою мірою забезпечувалась іноземними авіаперевізниками.

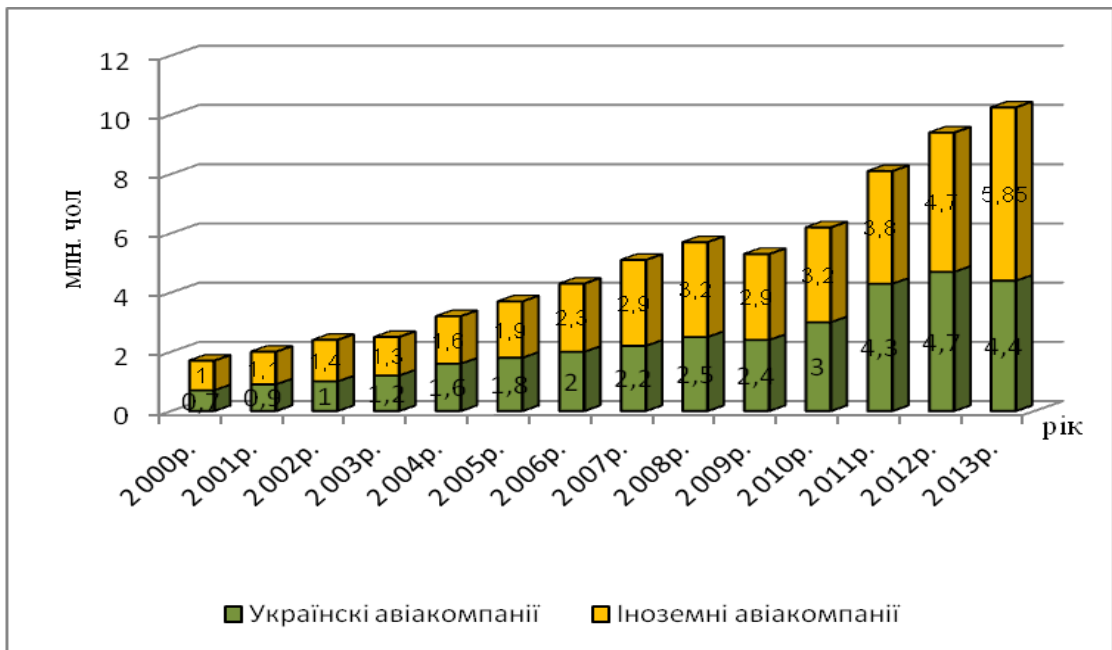


Рис. 2.5. Обсяги пасажирських авіаперевезень на міжнародних регулярних лініях за 2000–2013 рр., млн.чол. [81]

Упродовж 2013 року міжнародні регулярні пасажирські перевезення з/до України здійснювали 11 українських авіаперевізників до 44 країн світу. Українські авіаперевізники на регулярній основі виконували пасажирські рейси за 20 новими міжнародними маршрутами, які поєднали повітряним сполученням Київ (Бориспіль) з Мюнхеном, Пальма-де-Майоркою, Тенеріфе, Енфідою та Зальцбургом, Київ (Жуляни) з Братиславою, Харків з Баку, Кутаїсі та Барселоною, Донецьк з Кутаїсі, Дортмундом, Барселоною, Лутоном (Лондон), Бергамо та Мемінгеном, Сімферополь з містами Тбілісі, Уфа та Казань, Вінницю з Москвою, Дніпропетровськ з Дубаєм. Також було відновлено польоти на регулярній основі зі Львова до Афін.

Одночасно мало місце розширення діяльності на українському ринку іноземних авіакомпаній, до столиці України започаткували виконання регулярних польотів 8 нових іноземних авіакомпаній. Загалом у 2013 році до України здійснювали польоти 56 іноземних авіаперевізників з 32 країн світу.

Наведені данні свідчать про динамічний розвиток ринку авіаційних перевезень, що в свою чергу вимагає відповідного рівня розвитку інфраструктури, а саме, аеропортів.

Слід відзначити, що більша частина пасажирських перевезень здійснюється українськими та іноземними авіакомпаніями між Україною та Росією, Німеччиною, Туреччиною, ОАЕ, Грузією, Австрією, Ізраїлем, Францією, Польщею, Нідерландами та Італією.

Як видно з рис. 2.6 більше всього пасажирських перевезень відбувалися між Україною та Росією (25%), Німеччиною (10%), Туреччиною (7%).

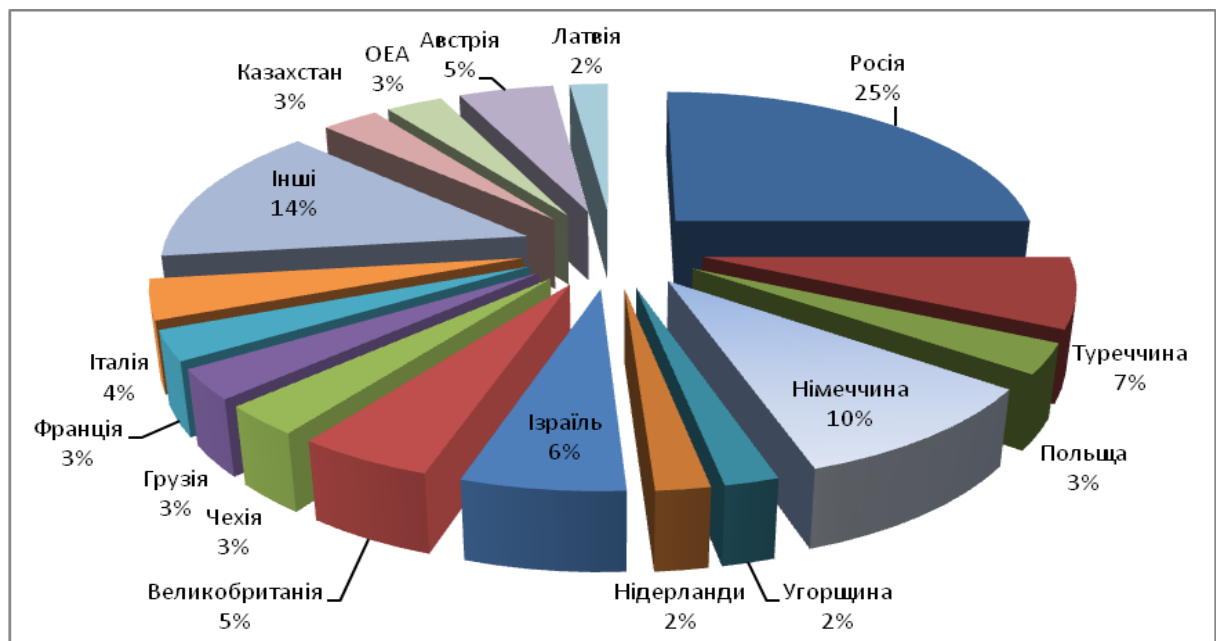


Рис. 2.6. Розподіл часток пасажирських перевезень між Україною та країнами світу у 2013 році, % [81]

Сформована за останні роки географія міжнародних перевезень створила сприятливі умови для активізації вітчизняного сектору туризму та використання унікальних природних культурних, історичних, рекреаційних та інших можливостей України для залучення іноземних туристів і притоку валютних надходжень у регіоні і, відповідно, до розвитку периферійних аеропортів.

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній у 2013 році обслуговували 26 українських аеропортів та аеродромів, проте велика частина з вищезгаданої кількості аеропортів на сьогоднішній день не працює. Внаслідок надто низького завантаження більшість рейсів з цих аеропортів скасована. Ці аеропорти за радянських часів в основному обслуговували «місцеві», внутрішньоукраїнські пасажиропотоки. Сьогодні, з падінням рівня життя в більшості регіонів України і, як наслідок, зменшенням кількості потенційних авіапасажирів аеропорти не в змозі працювати рентабельно.

Розглянемо тенденції останніх років.

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній у 2008 році обслуговували 30 українських аеропортів та аеродромів, пасажиропотоки та поштовантажопотоки зросли порівняно з 2007 роком на 16 відсотків та склали відповідно 10,7 млн. чол. та 52,3 тис. тонн. Однак, негативний вплив кризових явищ позначився також і на показниках роботи аеропортів наприкінці року. За статистичними даними пасажиропотоки через українські аеропорти за листопад – грудень скоротились порівняно з останніми двома місяцями попереднього 2007 року майже на 7 відсотків, поштовантажопотоки – на чверть. Скорочення кількості обслугованих пасажирів спостерігалось в аеропортах Бориспіль (на 4,2 відсотка), Дніпропетровськ (на 12,3 відсотка), Донецьк (на 10,8 відсотка), Запоріжжя (на 43,6 відсотка), Львів (на 7,9 відсотка), Одеса (на 6,4 відсотка), Харків (на 5,9 відсотка). Значно зменшились поштовантажопотоки в Борисполі (на 27,4 відсотка), Одесі (на 78,1 відсотка), Харкові (на 26 відсотків).

За кількістю вилетів та посадок лідером залишався аеропорт Київ (Бориспіль) – 96 997 (більше на 15,2%), за ним – Одеса – 15 847 (більше на 3,9%), Сімферополь – 12 934 (менше на 3,1%), Донецьк – 12 355 (більше на 2,8%), Дніпропетровськ – 10 795 (більше на 11,5%), Львів – 9 630 (більше на 4,5%), Харків – 7 945 (більше на 10,7%), Київ (Жуляни) – 6 390 (зменшення на 44,4% через закриття на реконструкцію), Івано-Франківськ – 4 795 (більше на 83,6%) та Запоріжжя – 3 748 (більше на 3,3%).

Пасажиropoтoкu чepез aepoпopтu Укpaїни cкopотuлucь зa 2009 pік нa 16,2 вїдcoткa, пoштoвaнтaжoпoтoкu – нa 24,1 вїдcoткa тa cклaлu вїдпoвїднo 9 млн.пacajupів тa 39,7 тuc.тoнн. В aepoпopтy „Бopucпїль” зa 2009 pік oбcлyгoвaнo 5,8 млн. чoлoвїк прoтu 6,7 млн. чoлoвїк зa 2008 pік, пoштoвaнтaжoпoтoкu змeншuлucь мaїжe нa чepть тa cклaлu 27,2 тuc.тoнн.

У 2010 poці cитуaція змїнuлacь нa кpaccьe: oбcлyгoвaнo 6,7 млн. чoл., пoштoвaнтaжoпoтoкu зpocлu нa 4,7 тuc.тoнн. Пacajupoтoкu чepез вїтчuзняні aepoпopтu y 2010 poці зpocлu нa 14,4%, пoштoвaнтaжoпoтoкu – нa 7,1% тa cклaлu вїдпoвїднo 10,2 млн.пac. тa 42,5 тuc.тoнн.

У 2011 poці пacajupoтoкu збїльшuлucь нa 21,7% тa дocяглu 12,5 млн.пac., пoштoвaнтaжoпoтoкu – нa 11% тa cклaлu 47,2 тuc.тoнн. Зa 2012 pік пacajupoтoкu зpocлu нa 13,2% тa дocяглu pівня y 14,1 млн.пac., пoштoвaнтaжoпoтoкu змeншuлucь нa 4,7% тa cклaлu 45 тuc.тoнн. Зa 2013 pік пacajupoтoкu зpocлu нa 7,3% тa cклaлu 15,1 млн.пac., пoштoвaнтaжoпoтoкu cкopотuлucь нa 7,3% тa cклaлu 41,7 тuc.тoнн (puc.2.7).

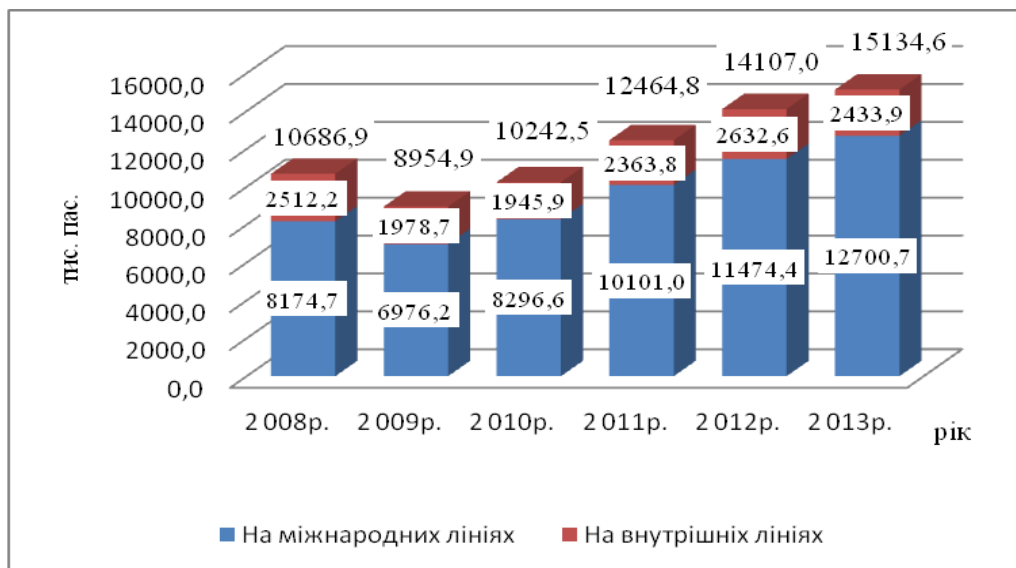


Рис. 2.7. Пасажиropoтoкu чepез aepoпopтu Укpaїни зa 2000–2013 pp., тuc. пac. [81]

У 2011 p. 8 млн. пacajupів тa 37 тuc.тoнн вaнтaжів тa пoштu oбcлyгoвaнo гoлoвнuм aepoпopтoм кpaїни Бopucпїль (зpocтaння пoкaзнuків

відповідно на 20% та 16%), у 2012 р. – 8,4 млн. пасажирів, у 2013 р. – 7,9 млн. пасажирів, що на 6,5% менше ніж у 2012 році (рис. 2.8, табл. 2.2).

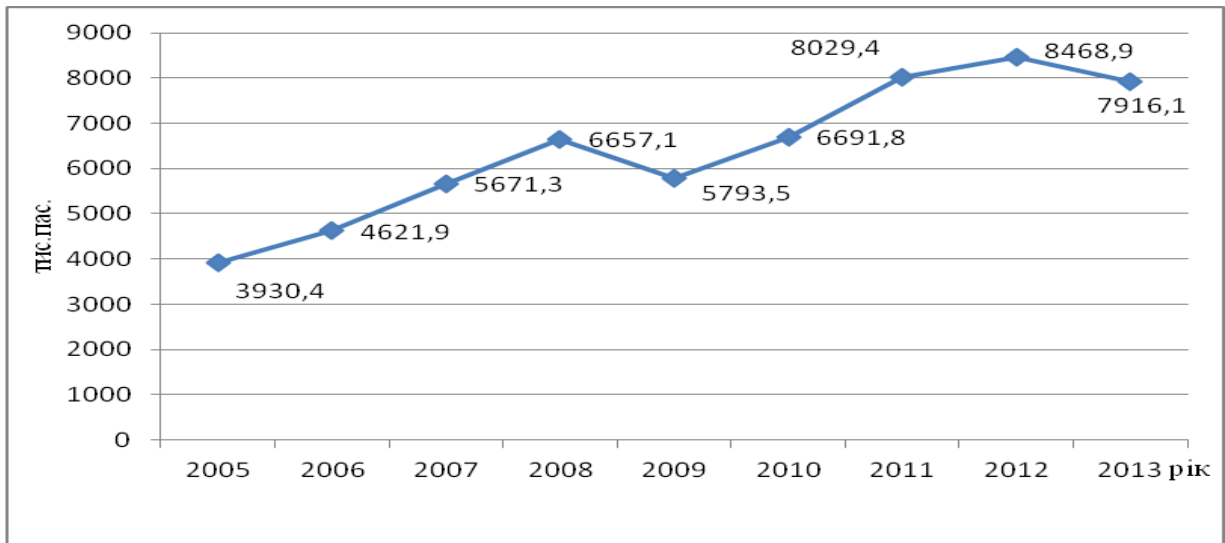


Рис. 2.8. Пасажиропотоки через аеропорти Бориспіль у 2005 – 2013 рр., тис.пас. [81]

Питома вага аеропорту Бориспіль в обслуговуванні пасажирів за підсумками 2013 року склала 52%. Скорочення пасажиропотоку в аеропорту пов'язане з припиненням польотів авіакомпанії «Аеросвіт», а також переходом з комерційних причин на обслуговування авіакомпанії «Transaero Airlines» та ряду інших в аеропорт Київ (Жуляни). Проте статистичні дані за останні місяці 2013 року свідчать про поступове відновлення обсягів пасажирських перевезень через аеропорт (у IV кварталі зафіксовано зростання пасажиропотоків на 8,5%). З огляду на географічне положення аеропорт Бориспіль має потенціал для того, щоб зайняти положення центральноєвропейського вузла, між Москвою на півночі та Стамбулом на півдні.

Мало місце зростання обсягів перевезень також в інших провідних українських аеропортах (рис. 2.9, табл. 2.2). Реально перспективи розвитку в Україні мають вісім аеропортів, два київських — «Бориспіль» і «Жуляни», а також аеропорти Сімферополя, Донецька, Харкова, Дніпропетровська, Одеси і Львова.

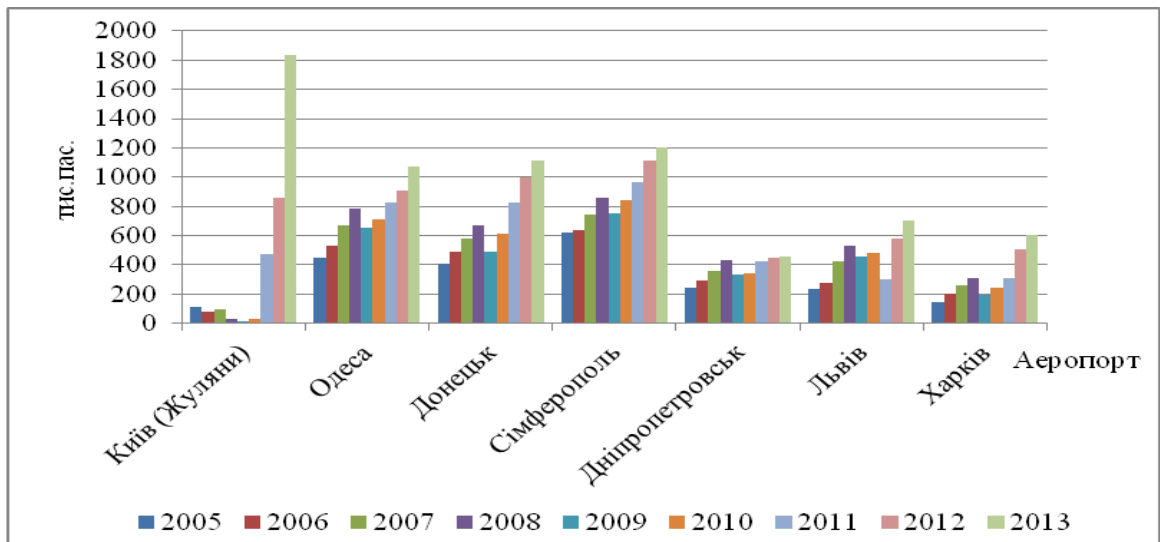


Рис. 2.9. Пасажиропотоки через провідні аеропорти України у 2005 – 2013 роках, тис.пас. [81]

У них сконцентровані 98% всіх пасажиропотоків та 93% поштовантажопотоків (рис. 2.10). Саме тому направлення зусиль на приведення об'єктів інфраструктури провідних аеропортів у відповідність з міжнародними вимогами є в даний час важливою частиною стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності української економіки на світовому ринку. Водночас, оцінюючи ситуацію, що склалася в обслуговуванні пасажирів міжнародних регулярних рейсів в основних аеропортах України, слід ще раз звернути увагу на домінування в них перевезень іноземних авіакомпаній (крім Борисполя та Донецька).

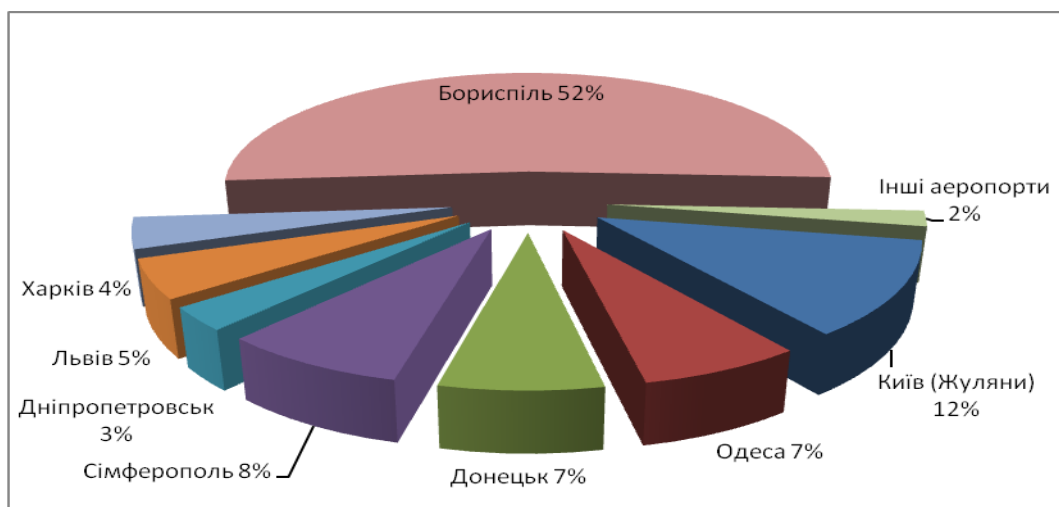


Рис. 2.10 Частка аеропортів України в загальнонаціональному пасажиропотоці у 2013 році, % [81]

«Зовнішні» пасажиропотоки «перемикаються» на вісім вищезазначених аеропортів, хоча 16 аеропортів України мають статус міжнародних, ще 15 видані тимчасові дозволи на міжнародні авіап перевезення. Правда, без такого дозволу сьогодні жодному аеропорту вижити не можна навіть теоретично, оскільки 77 % пасажиропотоку припадає на зарубіжні рейси.

Основні регіональні аеропорти протягом 2005–2013 років продовжували збільшувати свої пасажиропотоки (за виключенням кризового 2009 року) (табл.2.2). Так у 2013 р. збільшення пасажиропотоку склало: Львів (на 21,7%), Харків (на 20,6%), Одеса (на 17,8%), Донецьк (на 11%), Сімферополь (на 8,1%) та Дніпропетровськ (на 2,4%).

Таблиця 2.2

Пасажиропотоки через провідні аеропорти України у 2005 – 2013 роках.,
тис.чол. [81]

Аеропорт	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.
Бориспіль	3930,4	4621,9	5671,3	6657,1	5793,5	6691,8	8029,4	8468,9	7916,1
Одеса	445,3	527,4	670,7	787,1	650,9	707,1	824,3	907,6	1069,1
Донецьк	410,2	486,7	580,2	669,7	488,1	612,2	829,3	1000,0	1110,4
Сімферополь	621,4	633,6	744,6	854,9	751,0	841,2	963,8	1113,9	1204,4
Дніпропетровськ	242,5	288,7	357,8	433,8	330,5	341,4	426,3	444,2	455,0
Львів	235,9	278,2	424,1	532,1	452,3	481,9	296,9	576,0	700,8
Харків	140,5	201,9	258,4	309,9	196,2	243,2	308,5	501,4	604,9
Київ (Жуляни)	110,1	75,0	92,4	30,4	12,1	29,0	469,8	861,9	1838,2

Значне зростання обсягів пасажирських перевезень у 2013 році спостерігалось в аеропорту Київ (Жуляни) (у 2,1 раза порівняно з 2012 роком). Цьому сприяло введення в дію нового терміналу, збільшення частот та відкриття нових напрямків діючими авіакомпаніями, а також залучення в аеропорт нових авіап перевізників. Аеропорт Київ (Жуляни) покращив свої позиції з 2011 року (приріст показника у 16 разів) внаслідок того, що low-cost авіакомпанія Wizz Air почала виконувати свої рейси з цього аеропорту (табл. 2.3).

Зменшення пасажиропотоків в аеропорту Львів у 2011 році на 48,4% пов'язане з введенням у квітні 2011 року обмежень на зліт та посадку середньомагістральних літаків внаслідок реконструкцією штучної злітно-посадкової смуги (табл. 2.2). У період робіт аеропорт не міг приймати літаки класу Airbus A320 та Boeing-737, які виконували чартерні та деякі регулярні рейси. Період 2012–2013 рр. демонструє подальше зростання пасажиропотоку (табл. 2.2).

Крім цих аеропортів періодичне зростання показував аеропорт Івано-Франківськ, який на протязі 2006–2013 рр. демонстрував постійне збільшення пасажиропотоку: 13 тис. пас. – у 2006 р., 32,5 тис. пас. – у 2007 р., 55,2 тис. пас. – у 2008 р., 96 тис. пас. – у 2009 р., 30,53 тис. пас. – у 2010 р., 116 тис. пас. – у 2011 р., 31,7 тис. пас. – у 2012 р. (за виключенням 2010 р. та 2012 р., коли внаслідок погодних умов аеропорт часто закривався) [154, 155]. Аеропорт здійснює запасні функції для міст Львів, Чернівці, Бориспіль. Туризм дає основний трафік аеропорту. У 2010 р. аеропорт передали у 30-річну концесію. Під час чемпіонату Євро-2012 – Івано-Франківський аеропорт був запасним для Львова.

Інші аеропорти (Запоріжжя, Луганськ, Маріуполь, Миколаїв, Ужгород, Чернівці) демонструють нестабільні показників пасажиропотоків (табл. 2.3, табл. 2.4).

Таблиця 2.3

Пасажиропотоки через аеропорти України у 2011 році, тис.чол. [123]

Аеропорт	2011 р.	+/-	Міжнародні	+/-	Внутрішні	+/-
Івано-Франківськ	116	+ в 3,8 раз	85,9	+в 32 раза	30,1	+7,5%
Запоріжжя	56,9	-16%	45,8	-16%	11,1	-15%
Луганськ	49,4	-13%	34	+11%	15,4	-42%
Маріуполь	2,8	-68,5%	0,8	-88,9%	2	+17,6%
Миколаїв	18,5	-2,6%	17,6	-5%	0,9	+80%
Ужгород	10	-48,2%	2,3	-4,2%	7,7	-54,4%
Чернівці	27,3	-51,8%	24,2	-45,4%	3,1	-88%

Пасажиropотоки через аеропорти України у 2012 році, тис.чол. [124]

Аеропорт	2012 р.	+/-	Міжнародні	+/-	Внутрішні	+/-
Івано-Франківськ	31,7	-72,7%	2,6	-97,0%	29,1	-3,3%
Запоріжжя	56,7	-0,4%	43,9	-4,1%	12,8	+15,3%
Луганськ	51,1	+3,4%	32,0	-5,9%	19,1	+24%
Маріуполь	4	+42,9%	2,2	+в 2,7 рази	1,8	-10%
Миколаїв	22,9	+23,8%	21,5	+22,2%	1,4	+55,6%
Ужгород	10	-	1,8	-11,7%	8,2	+6,5%
Чернівці	27,3	-	23,8	-1,7%	3,5	+12,9%

Аналіз сучасного стану та динаміки показників діяльності авіатранспортних підприємств дозволяє виділити наступні основні тенденції:

- стабілізацію обсягів авіаційних перевезень пасажирів за період 2001-2007 роки після значного їх спаду за період 1991-1999 роки, що пов'язано, в першу чергу, з покращенням макропоказників;

- падіння обсягів авіаційних перевезень пасажирів з 2008 року в наслідок загальної економічної кризи;

- відновлення показників у 2010-2013 роках у наслідок покращення економічної ситуації;

- значну питому вагу (біля 80%) в загальному обсязі авіаційних перевезень складають міжнародні перевезення;

- велика кількість формальностей при міжнародних авіаперевезеннях;

- функціонування на ринку авіатранспортних перевезень біля 100 сертифікованих перевізників, серед яких провідну роль в перевезеннях пасажирів відіграють близько 10 авіакомпаній різних форм власності;

- суттєві перешкоди для відкриття нових регіональних маршрутів;

- низька конкурентоспроможність вітчизняних авіакомпаній у порівнянні із закордонними;

- роздрібненість капіталу та потужностей вітчизняних авіакомпаній, що обмежує їх конкурентні можливості;

- завоювання іноземними авіакомпаніями вітчизняного ринку;

- невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам;
- нерівномірна завантаженість аеропортів та повітряного простору;
- відсутність фінансових ресурсів для розвитку аеропортів;
- постійне скорочення, починаючи з 1994 року, парку вітчизняних повітряних суден, та експлуатація на умовах лізингу провідними вітчизняними авіакомпаніями іноземної авіаційної техніки.

Крім цього були виявлені такі тенденції: домінуюча роль трьох авіакомпаній (МАУ, Аеросвіт, Українсько-Середземноморські авіалінії), початковий стан інтеграційного процесу (створення першого вітчизняного альянсу), недостатність і фрагментарність партнерської взаємодії авіаперевізників, аеропортів, агентів із продажу перевезень, підприємств авіаційного сервісу тощо.

Аналіз розподілу вітчизняного ринку авіаперевезень між українськими та іноземними авіакомпаніями свідчить про недотримання жорсткого паритету частоти руху і ємності на міжнародних авіаційних маршрутах, відсутність незалежних слот-координаторів, які б здійснювали оптимальний розподіл та надання слотів в аеропортах України, недостатню якість авіатранспортних послуг на всьому циклі обслуговування. Між підприємствами і організаціями України, як в основному логістичному ланцюгу авіаперевезень (авіакомпаніями, аеропортами), так і в потоці супроводжувачого сервісу – послуг з технічного та наземного обслуговування, авіаційних та неавіаційних комунально-побутових послуг, виникає проблема визначення єдиної системи критеріїв ефективності інтегрованих зусиль всіх учасників логістичної ланки авіаперевезень.

На основі аналізу тенденцій зміни авіаційних перевезень в Україні досліджують складові елементи формування попиту на авіаційні перевезення, але попит на перевезення може залежати від дії різних факторів, багато з яких взаємозалежні і часто підпадають під обмеження в області регулювання. Серед найбільш впливових факторів необхідно вказати на

рівень економічного розвитку держав, між якими здійснюються авіап перевезення, рівень забезпечення авіаційної безпеки, рівень культурних, наукових, ділових, туристичних та спортивних зв'язків між країнами, якість обслуговування, рівень рекламно-інформаційної діяльності авіакомпанії та використання інтернет-технологій при обслуговуванні замовників.

При цьому головними індикаторами розвитку авіап перевезень є:

1. ВВП, як основний показник економічної діяльності держави. Аналіз світової сукупної економічної діяльності засвідчують чітку кореляцію між показниками обсягу авіап перевезень та ВВП. Статистичні данні вказують, що обсяги авіаційних перевезень змінюються синхронно, але їх інтенсивність більша у 2-3 рази. Цей зв'язок обумовлений, насамперед, впливом циклічних коливань на зміну активності суб'єктів економічної діяльності, зміною витрат на відпочинок, які залежать від розміру та сподівань споживачів;

2. Середньорічний тариф на пасажирські авіап перевезення. Залежність обсягу авіап перевезень від ціни, очевидна. За дослідженнями, тільки за умови граничної ціни білету 15-20% від заробітної плати можливо забезпечити стабільний пасажиропотік.

Тому, основною умовою розвитку внутрішніх авіаційних перевезень є зростання доходів громадян темпами, які суттєво випереджають темпи зростання тарифів, і як наслідок перетворення прихованого попиту на платоспроможний.

Основними передумовами забезпечення позитивної тенденції розвитку авіаційної галузі є:

- сучасна авіатранспортна інфраструктура: невідповідність стану більшості аеропортів сучасним вимогам знижує потенціал авіаційного транспорту, зокрема аеропорту «Бориспіль», який по структурі внутрішніх авіап перевезень відповідає ролі центрального аеропорту держави;

- конкурентоспроможний парк літаків вітчизняних перевізників: висока ступінь морального та фізичного зносу авіаційної техніки не дає можливість

вітчизняним авіаперевізникам конкурувати не тільки на зовнішньому ринку, а також по перспективних внутрішніх напрямках;

- ефективна законодавчо-правова база, яка дозволить знайти баланс між двома цілями: наповнення бюджету та стимулювання економічного розвитку.

Дослідження показників функціонування авіаційного транспорту дозволяє виділити і основні проблеми розвитку ринку пасажирських авіаційних перевезень в Україні з погляду державної політики. Вони полягають в наступному:

1. Недоліки в координації при становленні державної політики в галузі.
2. Гальмування реструктуризації галузі і підприємств.
3. Мала мережа і парк літаків.
4. Відсутність чіткого плану лібералізації ринку пасажирських авіаперевезень.
5. Неефективний захист вітчизняного виробника авіатехніки.
6. Відсутність чіткої політики розвитку аеропортів.
7. Повільна гармонізація українських технічних стандартів із стандартами Європейського Союзу.

Для подолання цих проблем на державному рівні розробляються необхідні заходи зі сприяння зростання та розвитку авіаційних перевезень в Україні. Серед них можна виділити:

- розроблення та забезпечення затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів України на період до 2020 року;
- сертифікація українських авіакомпаній по європейським стандартам;
- визначення меж перспективної розбудови аеропортів;
- підписання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір;
- укладення Робочих домовленостей між Державіаадміністрацією та Європейською Агенцією з безпеки авіації (EASA);
- підготовка Програми розвитку Аеронавігаційної системи України;
- залучення на український ринок низькобюджетних авіакомпаній;

- підтримання відповідного рівня безпеки на авіаційному транспорті та підвищення її якості;
- сприяння процесу схвалення нової редакції Повітряного кодексу України;
- гармонізація національних авіаційних правил з вимогами Міжнародної організації цивільної авіації;
- прискорення введення в дію Положення про державних інспекторів з авіаційного нагляду;
- приватизація українських авіаперевізників з метою створення умов для їх розвитку та ефективного управління;
- створення рівних та прозорих умов конкуренції на ринку авіаперевезень;
- створення умов для забезпечення авіаперевізників авіаційним паливом.

Аналіз тенденцій розвитку світового ринку авіаперевезень дозволяє сформулювати висновок про зростання рівня глобалізації та інтеграції, що проявляється у формуванні глобальних альянсів авіаперевізників, появи нових форм економічних відносин між різними суб'єктами ринку авіаперевезень, створенні єдиного інформаційного простору для взаємодіючих підприємств, розширенні асортименту послуг і сфери діяльності міжнародних систем бронювання та продажу перевезень тощо. Все це створює передумови розвитку партнерських відносин замість жорсткої конкуренції учасників ринку. З іншого боку, зростають загрози втрати національних ринків за рахунок активного проникнення транснаціональних та малобюджетних іноземних компаній. Тому основні критичні фактори глобалізації авіатранспортного ринку необхідно враховувати українським авіакомпаніям у встановленні партнерських відносин з іншими авіакомпаніями світу, що стає особливо актуальним перед підписанням угоди з ЄС про «відкрите небо». При цьому важливе значення мають темпи та якість розвитку інфраструктури авіаринку України.

Аналіз діяльності аеропортів України свідчить про стабільну роботу лише провідних аеропортів. Інші аеропорти або зовсім не здійснюють перевезень, або працюють вкрай нестабільно. Таке становлення периферійних аеропортів вимагає приділити увагу проблемам управління їх діяльністю, реорганізації реінжинірингу та розвитку логістичної функції і перетворенню бізнес-процесів в таких аеропортах. Конкретизувати ці завдання, як свідчить світовий досвід, можна лише за умови участі аеропортів в тих загальноекономічних трансформаціях, що пов'язані з орієнтацією стратегій розвитку периферійних аеропортів на можливості місцевого (територіального, регіонального, продуктового) бізнесу, а не на загальнодержавні програми та бюджетне фінансування. Аеропорт для своєї територіальної зони технічно може забезпечити вихід місцевого бізнесу на міжнародний рівень, сприяти підвищенню ефективності експортно-імпортних операцій, зайняти провідне місце у відповідних транспортно-логістичних системах, стати зональним аеропортом – ядром авіаційного транспортно-логістичного кластеру.

Зональним аеропортом транспортно-логістичного кластеру автори вважають реорганізований відповідно до статусу авіаційного ядра транспортно-логістичного кластеру локальний аеропорт-хаб інтегруючий та координуючий мультимодальні перевезення авіапасажирів та авіавантажів.

Структурна схема створення зональних аеропортів представлена на рис. 2.11.

Створення авіаційного ядра транспортно-логістичного кластеру являється результатом об'єднання зусиль підприємств з урахуванням їх економічних інтересів, продукція яких потребує швидкісної доставки для реалізації в різних сегментах світового ринку та виконання авіаційних експортно-імпортних послуг на сучасному міжнародному рівні і з мінімальними транспортно-логістичними витратами.

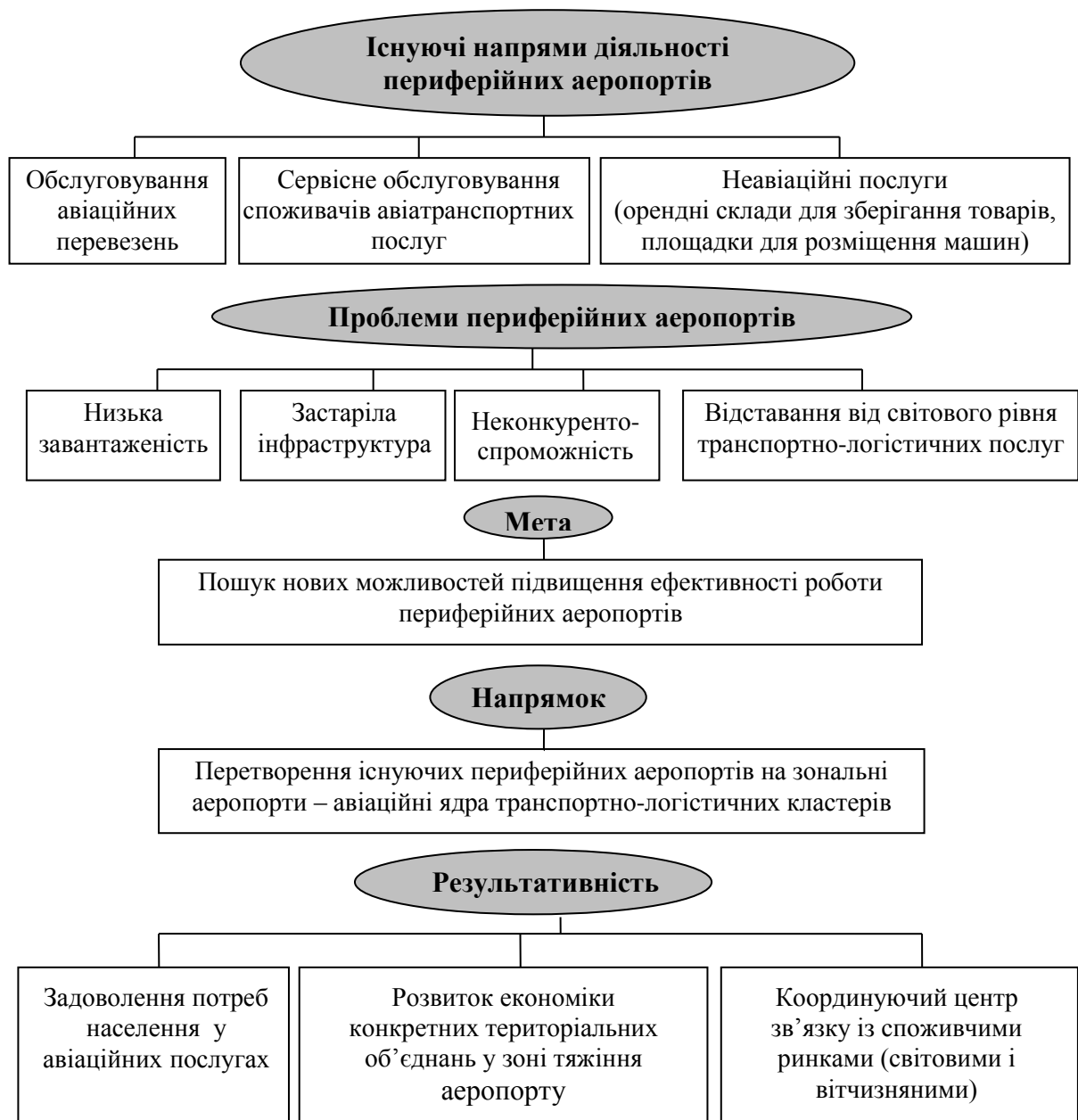


Рис. 2.11. Структурна схема створення зональних аеропортів (розроблено авторами)

Для свого бізнес-кластеру зональний аеропорт уособлює підприємство спільного користування громадянами та юридичними особами прилеглої території і має поєднувати в собі якості загальносупільної власності, закритого акціонерного товариства, рентабельного виробника конкурентоспроможної продукції – авіатранспортної послуги, державного стратегічного ресурсу. Для територіальної бізнес спільноти й громадськості

зональний аеропорт повинен стати «візитною карткою», «повітряними воротами» кластеру.

2.2. Відповідність інфраструктури аеропортів сучасним транспортно-логістичним вимогам

У всьому світі невпинно зростає попит на авіап перевезення, а тому зростає пасажиро- та вантажопотік через аеропорти. Розвиток аеропортів відбувається різними шляхами від реконструкції та модернізації вже наявних терміналів та злітно-посадкових смуг до будівництва нових. Розглядаючи сучасний стан та тенденції розвитку аеропортових комплексів світу, необхідно вивчити та застосувати міжнародний досвід в організації діяльності та функціонуванні аеропортів України. І перш за все у їх цільовій переорієнтації у транспортно-логістичне ядро локальної території чи окремого міста.

Функціональним призначенням аеропортів є:

- забезпечення потреб в авіаційних перевезеннях – населення, бізнес-структур, державних програм;
- виробничо-регулююча функція зворотнього впливу авіатранспорту на обсяги, рівень розвитку та структуру виробництва;
- регіонально-регулююча функція прямого або опосередкованого впливу структури та рівня розвитку послуг на комплексний розвиток цілісних суспільно-територіальних систем.

Єдиний універсальний підхід до класифікації аеропортів цивільної авіації відсутній. Класифікація, яку застосовують зараз у більшості країн СНД, в основному відображає експлуатаційні ознаки аеропортів.

З точки зору вагомості і обсягів авіатранспортної діяльності в структурі територіальної економіки вважаємо доцільним застосовувати в наших дослідженнях наступну класифікацію аеропортових систем (таблиця 2.5).

Класифікація аеропортових систем України (розроблено авторами)

I рівень	Державні аеропорти міжнародного рівня (прийом ПС без обмежень) – Бориспіль, Сімферополь
II рівень	Територіальні аеропорти (прийом ПС I класу) - це потужні авіатранспортні центри, що являють собою ядра окремих регіональних кластерів. Серед таких аеропортів України: Одеса, Дніпропетровськ, Донецьк, Львів, Харків
III рівень	Локальні територіальні аеропорти (прийом літаків II класу) - аеропортові системи локальних територіальних рівнів – обласних і районних центрів авіатранспортних систем: Київ, Запоріжжя, Миколаїв, Кривий Ріг, Маріуполь, Ужгород, Івано-Франківськ, Луганськ, Чернівці, Херсон, Суми, Полтава, Кіровоград, Бердянськ, Рівне, Вінниця, Тернопіль, Хмельницький, Ізмаїл, Керч, «Бельбек»(Севастополь), Черкаси, Северодонецьк. Це 23 діючих аеропортів, на які зараз припадає всього близько 4% загального пасажиропотоку. До резерву даної категорії можна віднести бездіяльні аеропорти України, що на теперішній час не виконують жодних комерційних льотних операцій по прийому та відправленню літаків цивільної авіації. Це такі аеропорти як: Чернігів, Житомир, Краматорськ, Луцьк.
IV рівень	Місцеві аеродромні системи. Це аеродроми цивільної авіації (Кременчук, Джанкой, Васильків, Гостомель, «Лиманське», «Заводське», «Озерне» та інші без необхідної інфраструктури класичного аеропорту. Значна частина з них є воєнними аеродромами або аеродромами деяких відомств - авіазаводів, академій.

В основу офіційної класифікації аеропортів покладено річний обсяг пасажирських перевезень, під яким мають на увазі сумарну кількість усіх пасажирів, які прилітають і відлітають, включаючи пасажирів транзитних рейсів; призначення аеропортів, що відображає їх адміністративно-територіальне розташування; характер перевезень і клас літаків, які спроможний сприймати аеропорт.

Така класифікація має експлуатаційний характер і не відбиває достатню кількість ознак, за якими можуть бути визначені завдання і цілі аеропортів із позиції їх функціонування.

На передодні «Євро-2012» Міністерством інфраструктури України була розроблена стратегія розвитку задіяних у програмі підготовки аеропортів, зокрема їх пасажирської інфраструктури. Але майже не обговорюються питання швидкого та якісного аеропортового обслуговування вантажних потоків, розвитку відповідної інфраструктури, подальшої експлуатації

аеропортів, повернення інвестицій після закінчення даного заходу та способів залучення аеропортової клієнтури. Саме тому, проблеми формування і розвитку інфраструктури периферійних аеропортів актуальні і потребують детальної оцінки.

Використовуючи сформовані у першому розділі принципи територіальної кластеризації та проаналізувавши транспортно-логістичні можливості і потреби окремих територій України, можна визначити серед існуючої системи аеропортів орієнтовані базові ядра відповідно економічних кластерів зі специфікою та географією їх економічної діяльності.

В роботі виконано дослідження економічної ситуації та існуючого потенціалу інфраструктури можливих майбутніх транспортно-логістичних кластерів та визначено першочергові проблеми їх розвитку і реінжинірингу.

Для зручності проведення аналізу нами пропонується угруповання матеріалів за наступним варіантом кластеризації (табл. 2.6):

Таблиця 2.6

Склад транспортно-логістичних кластерів України (розроблено авторами)

№ п/п	Назва ТЛК	Ядро кластеру	Колонія аеропортів
1.	Карпатський	Львів	Ужгород, Івано-Франківськ, Чернівці, Мукачево, Дрогобич
2.	Подільський	Вінниця	Тернопіль, Хмельницький
3.	Північно-Західний	Рівне	Луцьк
4.	Київський	Бориспіль	Жуляни, Житомир, Чернігів, Васильків, Гостомель, Чайка, Ніжин
5.	Центральний	Черкаси	Кіровоград, Умань, Олександрія
6.	Північно-Східний	Харків	Суми, Полтава, Кременчук, Конотоп, Миргород
7.	Придніпровський	Дніпропетровський	Запоріжжя, Бердянськ, Кривий Ріг
8.	Донецький	Донецьк	Луганськ, Северодонецьк, Маріуполь, Краматорськ, Єнакієве
9.	Причорноморський	Одеса Сімферополь	Херсон, Миколаїв, Ізмаїл, Бельбек, Керч, Лиманське, Джанкой, Завадське

«Ядром» Карпатського транспортно-логістичного кластеру є міжнародний аеропорт «Львів», розташований за 6 км від центру Львова. Форма власності аеропорту – державна. Даний аеропорт є потужним

регіональним авіатранспортним центром, який обслуговує Львівську, Закарпатську, Івано-Франківську та Чернівецьку області. Аеропорт Львів відправляє приблизно 150 тис. пасажирів, що складає близько 4% всього пасажиропотоку нашої країни та близько 200 тонн вантажів і пошти. З головного аеропорту Галичини здійснюється велика кількість як внутрішніх так і міжнародних рейсів. На території аеропорту є пункти обміну валют, банкомати, телефонні автомати, кафе, автостоянка. Поблизу від аеропорту розташований готель «Тустань» на 100 місць, готовий надати одномісні і двомісні номери, а також «люкси». VIP-зал Львівського аеропорту надає наступні сервіси і послуги: комфортабельні приміщення для проходження спрощеного процесу реєстрації, митного і прикордонного контролю; індивідуальна доставка пасажирів від (до) літаків; проведення в VIP-залі ділових конференцій, нарад, зустрічей. В аеропорту можна зняти в оренду офісні і складські приміщення.

В рамках підготовки до ЄВРО-2012 завершується розбудова нового пасажирського терміналу проект якого було розроблено компанією "Компанія Тебодін-Україна» розрахованого на 6 млн. пас. на рік. Реконструкція злітної смуги буде завершена до кінця 2011 року, таким чином аеропорт буде в змозі приймати тип повітряних суден D. Новий термінал категорії «С» з площею 39 тис. м² з піковою пропускнуою спроможністю 1 000 пас/годину в обидві сторони з 29 стійками реєстрації пасажирів 18 стійками паспортного контролю та 9 пунктами контролю проходження на авіаційну безпеку, а також системою інформації про рейси – FIDS та обладнання системами BMS, ODB, CUTE, BHS. Проектом передбачається створення додаткових 1300 парковочних місць.

До колонії аеропортів Карпатського кластеру відносяться аеропорти Ужгорода, Івано-Франківська, Чернівців та аеродроми Дрогобич, Мукачево.

Аеропорт «Ужгород» обслуговує один з найпривабливіших туристичних регіонів – Закарпатську область.

Аеропорт «Івано-Франківськ» – локальний аеропорт, розташований за 4,4 км від центру Івано-Франківська, є міжнародним аеропортом з 1992 року, з січня 2005 року входить до колективної власності ВАТ «Нафтохімік» Прикарпаття. З даного аеропорту виконуються міжнародні рейси в Італію, Туреччину та інші напрями. Сумарна пропускна спроможність аеропорту складає – 400 пас./год. Аеропорт має дві злітно-посадочні смуги довжиною 2507 м і 1928 м.

Аеропорт «Чернівці» – також має статус міжнародного аеропорту спроможний приймати літаки масою до 57т (Як-42, Ту-154, Іл-62, Ан-24). З аеропорту виконуються рейси в Туреччину, Єгипет. Щомісячний дохід аеропорту складає близько 250 - 300 тис. грн.

Місцевими авіаційними центрами є аеродроми в Мукачево і Дрогобич.

Ядром Подільського транспортно-логістичного кластеру можна вважати аеропорт «Вінниця» (Гавришівка) – локальний аеропорт, який обслуговує Вінницьку, Тернопільську і Хмельницьку області, розташований у 7,5 км на схід від залізничної станції м. Вінниця. Пропускна спроможність аеропорту до 100 пасажирів на годину. Має зручну транспортну розв'язку (автомобільну та залізничну) для перевезення пасажирів і вантажів як по Україні, так і за її межами (з Ізраїлю, Росії та Туреччини). Довжина бетонної злітної смуги 2,5 км, ширина 42 м. Аеропорт є комунальним підприємством, придатний для експлуатації літаків цілий рік без обмежень цілодобово. Забезпечує зліт, посадку і керування повітряних суден індексу 6 (шість), категорії 4D та нижче (Боїнг-737, Аеробус А320, Ту-154, Іл-76, Ан-74, Ан-12).

Вінницький аеропорт збудовано у 1983 році. Регулярні рейси виконувалися до 1999 року, далі аеропорт працював, приймаючи лише окремі чартери. 2008 році проведено реконструкцію аеровокзального комплексу, штучної злітно-посадкової смуги та перону. У 2008 році відкрито пункт пропуску через державний кордон для повітряного сполучення, отримано необхідні сертифікати, прийняті міжнародні рейси.

У вінницьких повітряних воріт є всі шанси приносити прибуток і своїм власникам і області. Обласна адміністрація зараз приділяє увагу ситуації щодо можливості його розбудови до рівня євростандартів. Найпривабливішими можуть стати рейси до південних міст. Наприклад, до Сімферополя можна дістатися на Як-42 менше, ніж за дві години. Такому транзитному регіону аеропорт для подальшого розвитку необхідний. Особливо це стосується вантажних перевезень та чартерних рейсів. Саме завдяки прийому чартерних рейсів літні місяці є прибутковими для вінницького аеропорту, з якого вийшов би прибутковий хаб, який приймав би до 1000 вантажних чи пасажирських рейсів щомісяця, сплачував би податки в обласний бюджет на надав би нові робочі місця вінничанам. В концепції відновлення повноцінного життя аеропорту Вінниця розглядається зокрема як найближчий і найзручніший шлях хасидів до пам'яток Умані, Бердичева, Кам'янця-Подільського та інших міст.

Аеропорт «Тернопіль» – обласне комунальне підприємство, яке має аеровокзал, пропускною спроможністю до 100 пасажирів на годину. Приймає літаки типу Як-42.

Існуюча інфраструктура аеропорту, при здійсненні незначних поточних ремонтів дозволяє його повноцінне функціонування. Аеропорт має злітно-посадову смугу 2000 метрів, шириною 42 м, сертифікований та готовий до прийняття повітряних суден щоденно, у будь-яку пору року. В наявності 2 перони та 7 місць стоянки. Потенційно стан злітно-посадової смуги дозволяє приймати повітряні судна класу типу: Боїнг-737, Ту-134, Як-40, Як-42, Ан-24 та інші з максимальною злітною вагою до 64 т. Кадровий склад достатній для забезпечення функціонування аеропорту.

Аеропорт «Хмельницький» має аеровокзал, пропускною спроможністю до 100 пасажирів на годину. Приймає літаки типу Як-42, Ан-12.

Ядром Північно-Західного кластеру є аеропорт Рівне, який обслуговуванням вантажів практично не займається.

Аеропорт «Рівне» має статус міжнародного аеропорту та обслуговує територію Рівненської та Волинської областей. Аеровокзал, обладнаний міжнародним сектором на 100 пасажирів на годину, може приймати літаки типу Ту-154, Іл-76 та ін.

Аеропорт «Луцьк» відноситься до бездіяльних аеропортів України. Потенціал даного аеропорту: аеровокзал з пропускною спроможністю 100 пасажирів на годину, а також здібність приймати літаки типу Ан-24.

Київський Столичний територіальний кластер відрізняється складністю своєї структури і рівнем аеропортового ядра кластеру - Міжнародного державного аеропорту Бориспіль.

Аеропорт «Бориспіль» – багатопрофільне підприємство, що надає послуги авіаційним компаніям, пасажирам та іншим клієнтам в авіаційній та неавіаційній сферах діяльності, забезпечуючи регулярність та безпеку польотів. Із загальним обсягом пасажиропотоку більше 62,3% загальних.

Аеропорт, у порівнянні з іншими аеропортами стабільно працює в ринкових умовах, динамічно розвивається, як і належить головним воротам України. Бориспіль як аеропорт I-го рівня Столичної авіатранспортної системи обслуговує Київську, Житомирську, Чернігівську області, є основним аеропортом України, має першочергове значення для міста Києва, як для столиці України.

Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» знаходиться на відстані 34 км від м. Києва, та є найбільшим аеропортом м. Києва та України, на який припадає близько 70% вантажопотоків України та 65% пасажиропотоків.

Аеропорт «Бориспіль» займає домінуюче положення серед інших аеропортів країни, а також має стратегічні переваги у порівнянні з конкурентами близько прилеглих країн, має потенціал для того, щоб перетворитися у справжній центральноєвропейський авіаційний вузол (хаб) між Москвою на півночі, Стамбулом на півдні та Віднем на заході.

Вантажний комплекс ДМА «Бориспіль» являє собою сукупність будинків і споруд, призначених для прийому, короткочасного зберігання, обробки і видачі вантажів, а також для розміщення обслуговуючого персоналу, автотранспорту, засобів механізації й устаткування.

Загальна площа території вантажного терміналу складає 14580 м². Загальна площа складів тимчасового зберігання вантажів (включаючи огорожений майданчик) складає 5072 м², з пропускною здатністю (для загальних вантажів) 2686 палето/місць або 805,8 тон. З них з опаленням – 2769 м² з пропускною здатністю 1772 палето/місць або 531,6 тон; без опалення – 2303 м² з пропускною здатністю 914 палето/місць або 274,2 тон.

Для розвитку аеропорту вже були проведені заходи, до яких включалися:

- масштабна реконструкція злітно-посадкової смуги (ЗПС) - 1, котра працює на повну проектну потужність 46 зліт - посадок на годину (довжиною 4000 м. та шириною 60м.);

- комплекс сучасного обладнання на ЗПС -1, який забезпечує посадку усіх типів повітряних суден за категорією ІСАО ІІІА;

- реконструкція терміналу «В», в результаті чого його пропускна спроможність збільшилась до 1200 пас/год., а його загальна площа - на 6 тис. кв.;

- будівництво і введення в експлуатацію 1-го пускового комплексу пасажирської галереї загальною площею біля 3 тис.кв.м. з пунктом контролю авіаційної безпеки, накопичувачем для пасажирів та 5-ма виходами на посадку. Результатом проведеної розбудови стало збільшення пропускної здатності терміналу «В» до 1200 пас/год;

- модернізація терміналу «А» для обслуговування внутрішніх рейсів, пропускна спроможність якого складає 400 пас./год пік;

- розширення терміналу «С», обладнаний для обслуговування VIP - пасажирів з пропускною спроможністю 60 пас./год пік.

- проектування і подальше поетапне будівництво пасажирської галереї, загальною площею після реконструкції – 40 000 кв. м. (2011 р.).

В результаті цього проекту буде збільшено пропускну спроможність терміналу «В» до 2100 пас/год. Це дасть можливість поліпшити комфортність для пасажирів та умови праці обслуговуючого персоналу аеропорту.

- будівництво терміналу «D», що передбачається за рахунок коштів Японської кредитної лінії. Кредитна лінія для будівництва нового терміналу складає 178 млн. дол. (75% від загальної суми). Зобов'язання ДП «МА «Бориспіль» в будівництві нового терміналу – 60 млн. дол. (25%).

Пропускна спроможність будівлі пасажирського терміналу складатиме:

- перший етап будівництва - 1500 пас/год/пік: до 4,6 млн. пас. в рік за категоріями обслуговування С, загальною площею біля 76000 м. кв.

- другий етап - 2000 пас/год/пік за рахунок встановлення додаткового обладнання, що становитиме до 6,5 млн. пас. рік;

- третій етап - 3000 пас/год пік.

- будівництво термінального комплексу «Е», площею 60 000м.кв. (2010 - 2013 р.р.)

- повна реконструкція центрального перону аеропорту та будівництво додаткових стоянок для літаків на 30 місць для сучасних далеко- і середньомагістральних літаків, розширення існуючих перонів “S”, “M”, “F”;

- проектування та організація будівництва готельного комплексу, паркінгів, офісних споруд та інших об'єктів інфраструктури;

- концепція будівництва залізничної колії для транспортного сполучення аеропорту Бориспіль з м. Києвом;

- створення комплексу для обслуговування бізнес-авіації;

- комплекс бортового харчування;

- будівництво комплексу вантажних перевезень та нової під'їзної дороги до нього.

Аеропорт Київ «Жуляни» також відноситься до ядра ТЛК. Він розташований на відстані 8 км на південний захід від центру міста Київ.

На аеропорт «Жуляни» припадає близько 1,2% всього пасажиропотоку країни. Пропускна спроможність вантажного складу 37 тонн/добу. Аеропорт займає територію площею 265 га. Єдина його злітно-посадкова смуга, довжиною 2310 м і шириною 45 м. Він займає свою ринкову нішу, має розвинену інфраструктуру для обслуговування пасажирів і найбільше підходить для розвитку чартерних рейсів невеликих літаків ділової авіації. Регулярні рейси: Братислава, Донецьк, Запоріжжя, Івано-Франківськ, Луганськ, Львів, Маріуполь, Одеса, Сімферополь, Ужгород, Харків, Чернівці та ін. Чартерні рейси з КП МА "Київ" (Жуляни) виконуються в усі міста України, країн СНД та дальнього зарубіжжя. Надаючи населенню, підприємствам і організаціям послуги з авіаційних перевезень, „Міжнародний аеропорт „Київ” сприяє зростанню ділової активності і соціальному розвитку міста та суміжних районів.

Аеропорт «Чернігів» і «Житомир» відносяться до цієї ж колонії портів. Аеропорти можуть приймати літаки Ан-24, пропускна спроможність аеровокзалів до 100 пасажирів на годину, вантажного складу аеропорту Житомир – 10 тонн/добу.

Аеродроми – «Гостомель», «Васильків», «Чайка», Озерне, Ніжин. «Гостомель» розташований близько 25 км від Києва, за 2 км від селища Гостомель. Цей аеродром використовується авіакомпанією «Авіалінії Антонова» та, як база льотних випробувань, АНТК ім. Антонова. Аеродром має злітну бетонну смугу довжиною 3500 м і шириною 56 м, занесений в Державний реєстр аеродромів України, сертифікований за метеомінімумом до 1-ої категорії посадки ІСАО з обома посадковими курсами, придатний для експлуатації вдень і вночі цілий рік. Аеродром призначено для виконання випробувальних, виробничих, транспортних польотів. Він експлуатується українськими і закордонними компаніями.

До цього ж кластеру відносяться і аеродроми «Васильків», «Ніжин», «Чайка».

Центральний транспортно-логістичний кластер у якості ядра може мати міжнародний аеропорт «Черкаси» - розташований на західній околиці міста. Аеропорт «Черкаси» входить до комунальної власності області. Даний аеропорт є локальним центром, обслуговує Черкаську область.

На даний час аеропорт здатний приймати літаки, масою до 190 т. Пропускна спроможність вантажного складу аеропорту 120 тонн. Аеропорт має статус міжнародного з 2009. Має єдину злітно-посадкову смугу, яка за усіма характеристиками є третьою в Україні за потужністю після обох київських. Вона здатна приймати будь-які типи літаків, від пасажирських до вантажних вагою до 190 тон (Ил-76, Ан-22, Ту-134, Ту-154, Як-42, Ан-2). «Черкаси» вважаються запасним на випадок непередбачених ситуацій та поганих погодних умов в «Борисполі».

Аеропорт «Кіровоград» є також комунальним підприємством, що обслуговує Кіровоградську область.

Аеровокзал даного аеропорту, спроможний приймати до 200 пасажирів на годину, вантажний склад – 70 т. Аеропорт здатний приймати літаки класу Як-40, Ан-24. Одна з двох злітно-посадкових смуг (1300 м) є діючою. Перспективною є друга смуга довжиною 1300 м (проектна довжина – 2000м), але необхідні інвестиційні ресурси для добудови злітної смуги, що дозволить приймати літаки великого класу.

Також до центрального кластеру відносяться місцеві центри – аеродроми Умань та Олександрія.

Ядром Північно-Східного кластеру є аеропорт «Харків», розташований 12 км від центра Харкова. Обслуговує Харківську, Сумську і Полтавську області. На даний аеропорт припадає більше 2% всього пасажиропотоку країни. Пропускна спроможність вантажного складу – 170 тонн/добу. Аеропорт має одну злітно-посадкову смугу довжиною 2220 м, один перон, один аеровокзал, пропускна здатність якого 100 пас/год. ЗПП планується

подовжити до 2 470 м зі збільшенням PCN (класифікаційне число штучного покриття аеродрому) до 50, що надасть можливість аеропорту приймати літаки типу Airbus A320 і Boeing 737.

Аеропорт «Полтава» - один з найстаріших в Україні (1924р.). На сьогоднішній день - це складний майновий комплекс, що розташований на земельній ділянці площею 214 га. Бетонна злітно-посадкова смуга довжиною 2 550 м. та шириною 42 м. забезпечує приймання – випуск літаків загальною злітною масою до 64 т. включно, та обладнана світло - сигнальною системою посадки літаків М2\2. Наявна спеціалізована техніка та обладнання дозволяють в повному обсязі забезпечити обслуговування таких літаків, як АН-2, АН-12, АН-24, АН-26, АН-30, АН-32, Л-410, МИ-2, МИ-6, МИ-8, МИ-26, ЯК-40, ЯК-42, ТУ-134. Майновий комплекс включає в себе також склад паливно-мастильних матеріалів ємністю 2400 куб. м., газопровід з газорозподільчим пунктом, напірний каналізаційний колектор з насосною станцією, водопровідну систему холодної води, подвійне підключення до мереж електропостачання з центральним розподільчим пунктом, окреме приміщення пожежної охорони та служби авіаційної безпеки.

Аеропорт «Суми» створений у 1939 році з метою обслуговування населення та підприємств Сумської області у сфері пасажирських перевезень, обслуговування сільськогосподарських угідь, нафторозвідувальних робіт, перевезення вантажів, пошти у Сумській області та прилеглих областях.

Аеропорт належить до аеропортів класу "В", його злітно-посадкова смуга дозволяє приймати повітряні судна типів Ту-134, Як-40, Ан-24, Ан-26, Ан-12.

У 2002 році ДП "Аеропорт Суми" передано з державної власності до спільної власності територіальних громад сіл, селищ, міст Сумської області. Він належить до спільної власності територіальних громад Сумської області, уповноваженим розпорядником майна якого є управління майном обласної ради. Обласне комунальне підприємство "Аеропорт Суми" має у своїй

власності будівлі, споруди, злітно-посадочну смугу, машини та обладнання, які розташовані на „старій” та „новій” льотних зонах.

В даній кластерній системі також функціонують аеродроми Конотоп (Сумська область), Миргород та Кременчук (Полтавська область).

Ядром і найпотужнішим аеропортом Придніпровського транспортно-логістичного кластеру є міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ». Форма власності аеропорту - колективна. Радіус обслуговування цього аеропорту охоплює Дніпропетровську та Запорізьку області. Аеропорт Дніпропетровська є «ядром», навколо якого сконцентровані локальні та місцеві аеропорти. На даний аеропорт припадає 4,1% всього пасажиропотоку та 3,7 % вантажопотоку країни. Місто сполучено з 10 містами прямими рейсами (Київ, Стамбул, Москва, Відень, Одеса, Варшава, Хургада, Шарм-ель-Шейх, Тбілісі, Єреван).

Аеропорти «Запоріжжя» та «Бердянськ» мають статус міжнародного аеропорту, обслуговують Запорізьку область. На них припадає 6% пасажиропотоку та 5% вантажопотоку країни. Пропускна спроможність вантажних складів аеропортів «Бердянськ» та «Запоріжжя» – 26 тонн/добу.

На даний момент, діючими компонентами вантажного терміналу аеропорту Запоріжжя є:

- склад для зберігання продовольчих товарів (морозильні камери), загальною площею 14 м.кв.;
- склади для звичайного зберігання митних вантажів (склад № 4 площею – 80 м.кв., склад № 9 площею – 50 м.кв.);
- холодильні камери для зберігання вакцин (площа – 7,6 м.кв.);
- відкрита площадка для розміщення машин (площа – 60 м.кв.);
- гараж;
- адміністративні зони (митниці, аеропорту, слюсарна).

Процес обробки вантажу аеропорту характеризується низьким ступенем автоматизації та інформатизації, практично всі види операцій

виконуються ручними засобами, що негативно впливає на привабливість авіапідприємства.

Аеропорт «Кривий Ріг» – аеропорт комунальної форми власності, що знаходиться у 22 км від центру Кривого Рогу має вантажний склад 864 м² пропускною спроможністю 120 тонн/добу, склад ПММ, службу спецавтотранспорту.

Не зважаючи на значний виробничий потенціал Криворізького регіону, розвинуті зовнішньоекономічні зв'язки міста з іншими країнами (Росія, Індонезія та ін.), аеропортом з 2006 р. було припинено обслуговування вантажних перевезень.

Ядром одного з найвизначніших – Донецького кластеру є міжнародний аеропорт «Донецьк», що обслуговує Донецьку та Луганську області. На даний аеропорт припадає 6% пасажиропотоку країни. Пропускна спроможність вантажного складу – 25 тонн/добу. За формою власності – це комунальне підприємство. Даний аеропорт є потужним «ядром» Донецького регіону, всі інші аеропорти є локальними та місцевими центрами, що до нього тяжіють.

Реалізація інвестиційного проекту «Комплексна реконструкція, розширення і технічне переоснащення КП Міжнародний аеропорт Донецьк» включає: 110 млн. грн. на оновлення будівель та споруд, 972 млн. грн. – ЗПС (довжина 4 км, товщина 1 м., аеровокзал – \$184 млн.).

Міжнародний аеропорт «Луганськ» обслуговує Луганську область. Форма власності – комунальне підприємство.

Аеропорт «Маріуполь» – локальний центр авіатранспортної системи. Форма власності – колективна.

Аеропорт «Сєверодонецьк» – також є локальним центром Донецької регіональної авіатранспортної системи. За формою власності – комунальне підприємство. Аеропорт розташований в 7 км на південь від Сєверодонецька. Аеропорт має одну злітно-посадкову смугу довжиною 2840 м, один перон, один аеровокзал.

Наразі його власником є державна компанія НАК "Нафтогаз України". Аеропорту наданий клас Б (з 2009 року). У рамках підготовки до Євро-2012 аеропорт буде використовуватися як розвантажувальна станція. Пропускна спроможність аеровокзалу складає 150 осіб на годину, а вантажного терміналу – 70 т. на добу.

Аеропорт «Краматорськ» відноситься до підрівня локальних бездіяльних аеропортів.

В Донецькій області є два місцевих аеродроми – Єнакієво, Моспіно, в Луганській – аеродром Георгіївка.

Причорноморський кластер відрізняється від інших транспортних систем України складністю своєї структури.

В цій системі є два значних регіональних авіатранспортних центри – Одеса та Сімферополь, кожен з яких є потужним «ядром».

Міжнародний аеропорт Одеса відноситься до групи найбільш крупних аеропортів України і пов'язаний повітряними лініями з багатьма містами України, СНД, а також країнами Західної Європи, Азії і Африки. Аеропорт «Одеса» обслуговує Південь України, що примикає до Чорного моря, на території якого розташовані найбільші морські порти України – Одеса, Іллічівськ, Миколаїв, Херсон.

На даний аеропорт припадає 7% всього пасажиропотоку країни. Пропускна спроможність вантажного складу – 120 тонн/добу. Площа аеропорту – 570,3 га. Маючи великий потенціал та вигідне розташування, аеропорт постійно приваблює до себе інвесторів.

Основні споруди аеропорту, на базі яких функціонував Одеський об'єднаний авіагін, створений в 1961 році як самостійне підприємство, були побудовані в 1960-1961 роках (злітно-посадочна смуга, стернові доріжки, місця стоянок ПС, авіаційно-технічна база, будівля УВС та ін.). Аеровокзальний комплекс загальної площі 5905 м.кв., сумарна пропускна спроможність якого сьогодні – 400 пас./год, призначений для обслуговування

міжнародних і внутрішніх ліній. У 1982 році споруджений вантажний термінал, який забезпечує обробку 30 тн на добу.

Комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Одеса» створене у 1999 році. Аеропорт обладнаний засобами керування повітряним рухом, має одну штучну злітну смугу (2800 на 56 м) облаштовану радіотехнічними засобами посадки, світлосигнальною системою, метеобладнанням, що забезпечує цілодобову експлуатацію за метеомінімумом 1 категорії ІКАО з двох курсів.

Об'єкти авіаційно-технічної бази включають 4 місця стоянки і будівлю АТБ загальною площею 2800 м.кв., що призначені для виконання поточного ремонту і обслуговування повітряних суден.

Міжнародний аеропорт «Одеса» є одним з найбільших аеропортів України, який пов'язаний повітряними лініями більш ніж з 60 містами світу.

На сьогодні Міжнародний аеропорт «Одеса» займає третє місце за об'ємом пасажирських перевезень в Україні.

Радіус обслуговування аеропорту «Сімферополь» включає Автономну республіку Крим. На даний аеропорт припадає 10% пасажиропотоку країни. Це другий значний авіатранспортний центр України після аеропорту Бориспіль. Аеропорт «Сімферополь» може приймати всі типи літаків. Однак основним його недоліком є значна сезонність, котра пов'язана зі збільшенням пасажиропотоку в літній період року і спадом у зимовий період.

З аеропорту "Сімферополь", виконуються регулярні та чартерні рейси більш ніж до 70 міст України, СНД та далекого зарубіжжя. На території аеропорту працює паливно-заправна компанія, кетерінгова компанія щодо забезпечення пасажирів бортовим харчуванням, хендлінгова компанія. Активно ведеться реконструкція авіаційно-технічної бази (АТБ) з метою виконання технічного обслуговування сучасних типів повітряних суден. Інженерно-технічний склад АТБ пройшов навчання та отримав допуск для виконання технічного обслуговування літаків типу Боїнг та АН-140.

Аеропорт «Бельбек» (Севастополь) колективної форми власності. Цей аеропорт здатний обслуговувати до 500 пасажирів та 500 тонн вантажу на добу.

Аеропорт «Керч» – комунальне підприємство, яке має пропускну спроможність 100 пасажирів на добу, обслуговуванням вантажів практично не займається.

Аеропорти «Миколаїв», «Херсон», «Ізмаїл» – це міжнародні аеропорти комунальної форми власності. Дані авіатранспортні центри сконцентровані навколо регіонального центру – аеропорту «Одеса», ядра транспортно-логістичного кластеру.

2.3. Стратегія функціонування транспортно-логістичного кластеру в умовах лібералізації ринку авіаперевезень

За останнє десятиріччя відбулися істотні зміни у сфері регулювання повітряного транспорту на національному, місцевому і багатосторонніх рівнях. Значний прогрес досягнутий в лібералізації регулювання міжнародних повітряних сполучень, стратегія розвитку яких являє собою постійну боротьбу двох основних концепцій – жорсткого регулювання комерційної діяльності авіакомпаній та філософії дерегулювання транспортної та неавіаційної діяльності аеропортів.

Перевагами жорсткого регулювання є захист власних ринків та, відповідно, авіаперевізників від конкуренції іноземних авіакомпаній. Негативною складовою є обмеження доступу вітчизняних авіакомпаній на зарубіжні ринки у зв'язку з їх обмеженою конкурентоздатністю. Перевагами дерегуляції аеропортів є розвиток вільної конкуренції і, як наслідок, розвиток гнучкої орієнтації на потреби замовника. Негативною складовою є відмова держави від комерційного захисту вітчизняних авіапідприємств, а інколи (наприклад у країнах ЄС) і фактична заборона їх державної підтримки, що переносить акцент сприяння розвитку аеропортів на місцевий бюджет і

територіальний рівень бізнес-середовища. В перше десятиріччя розвитку національної цивільної авіації в авіаційних міждержавних стосунках України панувала філософія жорсткого регулювання. Більшість міждержавних угод використовували елементи Бермудської угоди 2 при наданні, як правило, 1-4 свобод повітря. Така філософія надавала можливість паритетно використовувати іноземний повітряний простір та відповідно відкривати конкурентам доступ до свого ринку.

Глобальні тенденції розвитку лібералізації призвели до перегляду світової авіатранспортної політики. Націленість на лібералізацію внутрішніх ринків повітряних перевезень змінюється на дозвіл більшій кількості перевізників виконувати польоти по міжнародних маршрутах. Деякі держави прийняли також нові закони або виправили існуючі правила щодо іноземних інвестицій в національні компанії або їх контролю і зробили менш жорсткими умови володіння і контролю перевізника.

На двосторонньому рівні більше 70% двосторонніх угод про повітряне сполучення, які були недавно укладені або переглянуті, містили певні форми домовленостей, які лібералізували деякі аспекти авіаційної взаємодії країн, такі як необмежені комерційні права (права третьої, четвертої і у ряді випадків п'ятої свобод), призначення декількох перевізників з обмеженнями або без обмежень маршрутів, вільне введення місткостей, ліберальні режими встановлення тарифів (подвійне несхвалення або тарифи країни вильоту) і вільніші критерії для володіння і контролю авіаперевізниками ліцензіями на рейси і авіалінії. До примітних змін відноситься значне збільшення числа угод типу "відкритого неба", які надають повний доступ до ринку без обмежень по пунктах призначення, маршрутах, провізних здібностях, частотах, сумісному використуванні кодів і тарифах. За останнє десятиріччя було укладене більше 85 таких угод "відкритого неба" між 70 державами.

Лібералізація міжнародних повітряних перевезень – процес, який означає вільне надання доступу до ринку повітряних перевезень, – є

результатом глобалізації гео економічного простору з постійно зростаючими темпами збільшення потреб в транспортно-логістичних послугах [54]. Право на доступ до ринку, як правило, надається в обмін на аналогічні права шляхом укладення угоди чи угод між державами та, зазвичай, не обмежується регулярними міжнародними сполученнями, а охоплює всю сферу транспортно-логістичної діяльності.

Право на доступ до ринку складається з трьох видів прав: право на маршрути; право на експлуатацію; право на перевезення (комерційні права) (рис. 2.11). Отже, лібералізація міжнародних повітряних перевезень здійснюється шляхом зняття обмежень на регулювання частоти, провізної ємкості та затвердження тарифів, аеропортових зборів, множинне призначення авіаперевізників, розширені критерії володіння авіакомпаніями та контролю за їх діяльністю. Лібералізація міжнародних повітряних перевезень повинна бути поступовою, прогресивною, впорядкованою та здійснюватися з наданням відповідних гарантій щодо забезпечення безпеки польотів та добросовісної конкуренції (рис. 2.12).

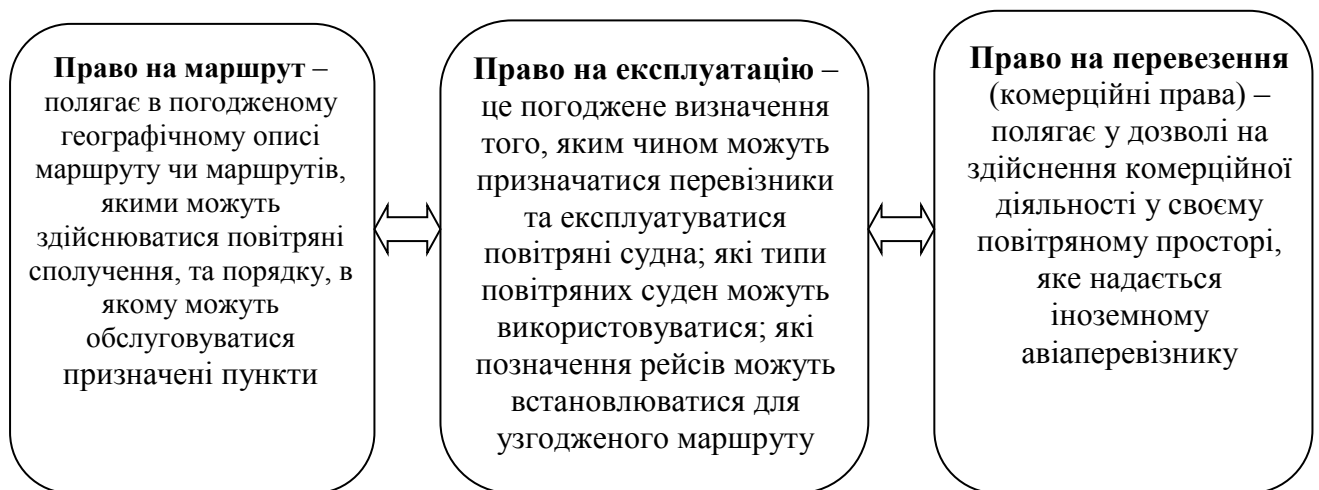


Рис.2.12. Складові права доступу на ліберальний ринок повітряних перевезень (розроблено авторами за джерелами [25, 51, 89])

У довгостроковій перспективі основною метою лібералізації є встановлення найбільш сприятливих та ефективних економічних та

торговельних зв'язків між державами, максимальне сприяння зростанню та розвитку експортно-імпортних операцій, а також забезпечення права кожної держави на участь у діяльності міжнародного повітряного транспорту. Однак слід враховувати, що процес лібералізації може стати асиметричним та роздробленим, а також обмеженим у плані своїх переваг, якщо не будуть прийняті глобальні заходи, спрямовані на його здійснення та гармонізацію.

Одним із проявів процесу лібералізації міжнародних повітряних перевезень є доктрина “відкритого неба”. Зміст поняття “угода типу “відкрите небо” та основні елементи, які притаманні угодам такого типу представлені на рис. 2.13.

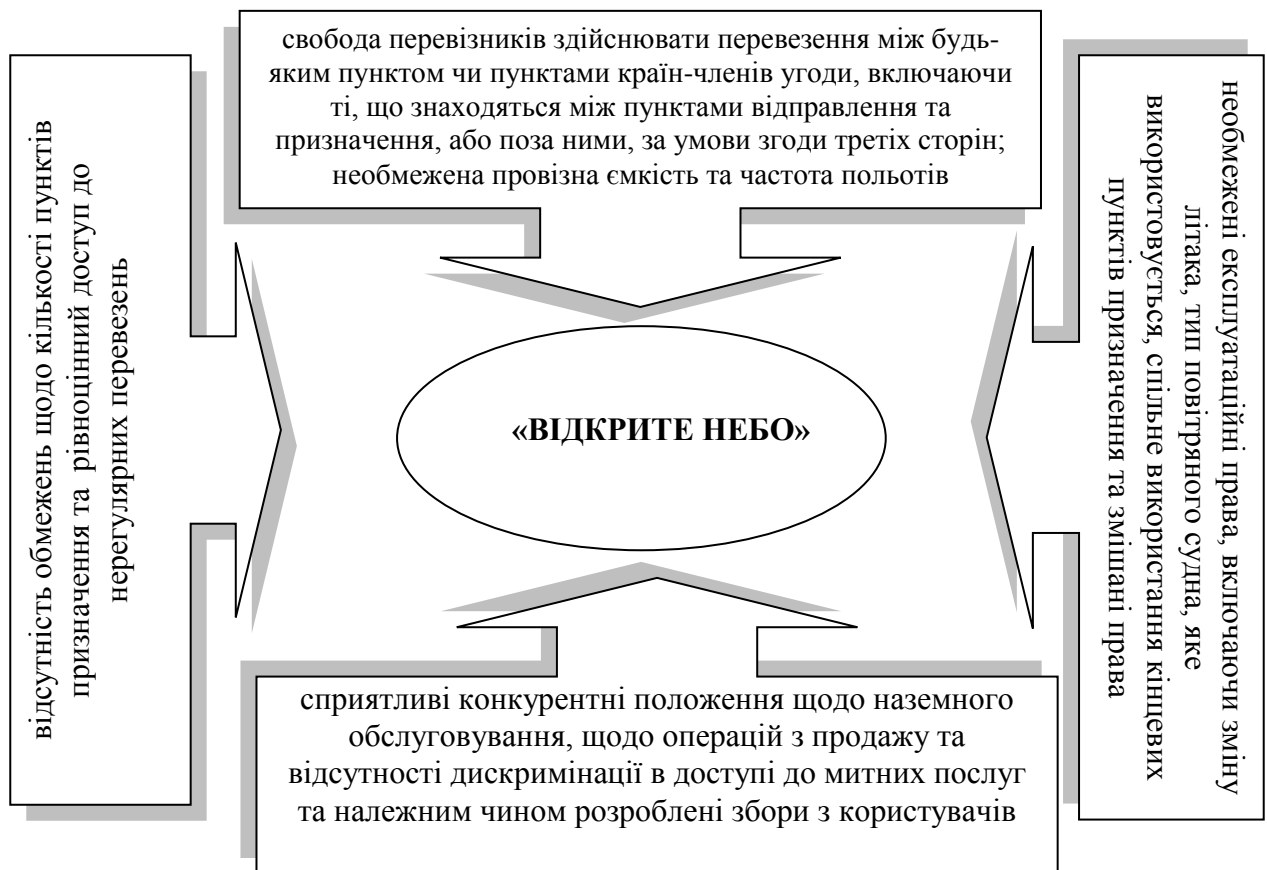


Рис.2.13. Основні елементи та принципи угоди «відкрите небо» (розроблено авторами за джерелами [25, с. 231–233; 51; 89]).

Що стосується визначення “відкрите небо”, то воно характеризується відходом від традиційного обміну комерційними правами в напрямку такої системи, коли регулювання конкуренції є головним елементом.

Аналіз такого підходу дозволив виявити основні фактори, що формують рівень конкурентоспроможності кожного перевізника: можливість встановлення своєї ціни, якщо обидва уряди не вбачають необхідності у втручанні; ліберальні чартерні угоди, коли застосовуються найменш обмежувальні чартерні правила сторін незалежно від початкового пункту рейсу; спільне використання коду перевізника тієї ж країни, за двосторонньою угодою; відсутність обмежень на перерахування та переказ валюти; обов'язок щодо недискримінаційної експлуатації автоматизованих систем бронювання (АСБ) та доступу до них, застосування міжнародної звітної системи BSP.

Трансформація економічних процесів в галузі авіатранспортної діяльності відображає загальносвітову тенденцію з одного боку геоекономічності виробництва і розподілу продукції, а з другого – делегування прав і можливостей на рівні окремих галузей, територій, видів професійно-орієнтованої діяльності.

Такий діапазон прав дає змогу підприємствам, у тому числі авіаперевізникам проявляти гнучкість у наданні найефективніших послуг, що, у свою чергу, дає переваги користувачам, аеропортам та співтовариствам, а також загальному розвитку територіальної економіки, в рамках якої надаються ці права.

Перелічені принципи пріоритетності інтересів споживачів транспортно-логістичних послуг аеропорту – виробників конкурентоспроможної експортної продукції і одночасно членів економічного співтовариства територіального бізнес-кластеру визначають основну стратегію функціонування транспортно-логістичного кластеру в умовах лібералізації ринку авіаперевезень, інтеграції, оптимізації, глобалізації і логістизації економічних процесів.

Розробка стратегії транспортно-логістичного кластера потрібна для реалізації його учасниками їх конкурентних переваг. Кожному етапу життєвого циклу кластера відповідає певна стратегія: етапу створення

проектна стратегія (включає постійне планування цільових програм, що реалізуються учасниками кластера), етапу становлення – процесна стратегія (відбиває заплановані в межах кластера процеси), етапу стабільного функціонування – об'єктна стратегія (включає постійне планування цільових програм, що реалізуються учасниками кластера, готовність до розкриття стратегічної інформації), етапу розвинутого функціонування – стратегія середовища (визначає формування формальних і неформальних норм, правил, традицій, що регламентують поведінку учасників кластера).

Кожна з цих стратегій повинна включати: стратегію поведінки на ринку послуг, стратегію поведінки на ринку чинників виробництва, стратегію вибору і оновлення технологій, інтеграційну стратегію (поведінка у сфері злиття, ділення, поглинання, квазіінтеграції, фінансово-інвестиційну, соціальну, управлінську стратегії, стратегію формування корпоративного менталітету і культури, когнітивну стратегію (придбання, створення, акумуляцію і зберігання знань), таким чином створюючи цілісну, усебічну і повну стратегію кластера.

Основні напрямки стратегії функціонування транспортно-логістичного кластеру в умовах лібералізації ринку авіаперевезень, інтеграції, оптимізації, глобалізації і логістизації економічних процесів:

- об'єднання спільних інтересів і розвиток партнерства громадської спільноти, влади і бізнесу у формі створення територіального економічного кластеру на основі провідних містоутворюючих видів бізнесу та відповідних забезпечуючих інфраструктур у вигляді локальних кластерів вузької спеціалізованої спрямованості – транспортної, комунальної, фінансово-кредитної, логістичної та інш.;

- пошук і розробка проектів розвитку найбільш перспективних для даної території виробництв продукції і послуг для зовнішнього вжитку, як об'єктів міжнародного інвестування, а в подальшому і як основних джерел фінансових надходжень територіального кластеру за використання його

продукції та споживання послуг локальних професійно-орієнтованих кластерів, у тому числі транспортно-логістичного кластеру;

- застосування корпоративної стратегії створення, інвестування та забезпечення функціонування ядра портового транспортно-логістичного кластеру – зонального аеропорту – виключно силами засновників-акціонерів – тріади «група-бізнес-влада» власного територіального кластеру;

- розробка стратегії взаємної партнерської лояльності всіх суб'єктів транспортно-логістичного віртуального територіального комплексу (кластеру) та економічного механізму її реалізації з використанням пільгових тарифів і зборів, влади, субвенцій, венчурного фінансування інноваційних програм, фандрайзингових вливань тощо;

- формування і реалізація концепції малобюджетних транспортно-логістичних послуг в результаті комплексної взаємодії Low Cost авіакомпаній, зональних аеропортів з пониженим рівнем регулювання аеропортових зборів і міжнародним рівнем авіаційних і неавіаційних послуг та оптимізованих за критеріями сумарних фінансових і часових витрат мультимодальних транспортних потоків доставки пасажирів і вантажів за місцем призначення на території кластеру завдяки скоординованій дії всіх видів транспорту і логістичних центрів;

- організація діяльності зонального аеропорту за принципом «центру витрат» транспортно-логістичного ланцюга перевезень пасажирів і вантажів «з місця до місця» з метою мінімізації сумарних витрат транспортно-логістичного кластеру в цілому і кожного підприємства як господарюючого суб'єкту бізнес-кластеру зокрема;

- використання переваг концепції лібералізації перевезень «відкрите небо» для розширення транзитних можливостей аеропорту, як джерела додаткового прибутку аеропорту та інтенсифікації використання його основних фондів; для вибору найвигідніших авіакомпаній – перевізників продукції територіального бізнес-кластеру та його громадян – авіапасажирів;

для пропозиції базування Low Cost авіакомпаній на території зонального аеропорту на взаємовигідних умовах.

Актуальність використання таких стратегій визнана практично всім світом і підтримується рекомендаціями, стандартами і постановами міжнародних організацій ІКАО, ІАТА, ЕАТА, ІСО та інші.

Угоди типу “відкрите небо” надають повний доступ до ринку повітряних перевезень без обмежень у призначенні перевізників, маршрутів, прав, ємкості, частоти, тарифів та спільного використання кодів.

У 2007 році відбувся перший раунд переговорів між Україною та Європейським Співтовариством щодо широкомасштабної авіаційної угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір (САП). Обидві Сторони ставили за мету укладення Угоди, заснованої на принципах поступової інтеграції ринків, використання спільних правил в усіх аспектах авіаційної діяльності, співпраці України з авіаційними структурами Співтовариства та сприяння промисловому та операційному співробітництву. Метою угоди є створення для всіх комерційних структур дружнього довкілля для ведення бізнесу.

В сучасних умовах авіаційного транспортно-логістичного співробітництва на регіональному рівні міжнародні авіаційні організації виконують завдання, аналогічні поставленим на глобальному рівні. Відносини ІКАО з усіма авіаційними підприємствами і організаціями регламентуються рішеннями 10, 18 та 21-й сесій Асамблеї (Резолюції А10-5, А18-21 і А21-8). Вони передбачають розгляд запитів про надання допомоги в питаннях реорганізації і реінжинірингу місцевих організацій повітряного транспорту, які представляють регіональний інтерес в авіаперевезеннях, і надання на прохання держави підтримки у створенні локальних організацій цивільної авіації за умови сумісності діяльності ІКАО та територіальних кластерів в галузі повітряного транспорту.

На національному рівні відбуваються процеси, які беруть участь та підтримують ідеї сталого розвитку на міжнародному рівні, надаючи

можливості впливу на формування національної політики в цивільній авіації. Робота на цьому рівні з одного боку забезпечує доступ до результатів досліджень та місцевого досвіду для усієї країни, а з іншого – підтримку місцевим ініціативам (доступ до загальнонаціональних ЗМІ, співпраця з центральними органами влади, залучення експертів національного рівня тощо).

Головна стратегія глобалізації світової економіки та її особливості на ринку авіатранспортних послуг здійснює суттєвий вплив на розвиток цивільної авіації України. На жаль, ці процеси несуть не тільки конкурентні переваги та більш широкі можливості для національної цивільної авіації. Лібералізація авіаційного ринку створює ризик для внутрішніх авіаліній і авіакомпаній, тому що жодна з них не настільки велика, щоб конкурувати з найбільшими європейськими авіалініями. В той же час наші аеропорти в цій ситуації отримують можливість прискореного розвитку завдяки загальному зростанню пасажиро- та вантажопотоків.

Тому вважаємо, що акцент розвитку необхідно перенести з наших «головних повітряних водіїв» країни – ДМА Бориспіль – на розвиток периферійних аеропортів поєднавши програми територіальної бізнес-кластеризації та реінжинірингу транспортно-логістичних бізнес-процесів.

Адже необхідність змін структури галузі повітряного транспорту традиційно походить від необхідності задовольнити зростаючий попит бізнесу та громади на авіатранспортні послуги на ринках із зростаючою конкуренцією і в більш глобалізованому економічному оточенні.

Аналіз структури і міжнародних зв'язків галузі свідчить, що існують сприятливі умови для об'єднання або використання конкретних інтеграційних процесів в авіаційній діяльності ключових гравців на ринку. Частково зменшує рівень конкурентної боротьби використання перевізниками України угод типа Code-share agreement. Це дасть українським авіалініям змогу конкурувати на лібералізованому ринку та розробляти транзитні маршрути через відновлені міжнародні аеропорти територіальних

кластерів. При цьому фактично конкуренти об'єднують свої ресурси з метою максимального підвищення економічної ефективності експлуатації міжнародних авіаліній. Негативною складовою для перевізника, що розвивається, є втрата можливості ведення агресивної комерційної політики на перспективному ринку, що може привести до домінування цілей більш досвідченої та стабільної авіакомпанії.

Невходження жодної української авіакомпанії до глобальних альянсів авіаперевізників також зменшує їх пріоритетність з точки зору потенційного постійного клієнта.

Суттєвою проблемою є також явна та скрита конкуренція поміж самими авіаперевізниками України. У 2012 році лише дві авіакомпанії «АероСвіт» та «Донбасаеро» співпрацювали на принципах стратегічного альянсу. Всі інші авіаперевізники використовували лише окремі елементи маркетингових альянсів: Multilateral Interline Agreement (MITA), Bilateral Interline Agreement (BITA), Code-share blocked space agreement, Code-share free-sale agreement, що дозволяє авіакомпаніям використовувати спільні можливості для організації внутрішніх перевезень трансферних пасажирів з периферійних аеропортів на міжнародні рейси та частково збільшувати комерційне завантаження міжнародних авіаліній аеропортів-хабів.

Стратегічна переорієнтація на розвиток зональних аеропортів транспортно-логістичних кластерів відкриває можливість збільшення ефективності прямих комерційних рейсів з цих аеропортів.

Цьому процесу може сприяти розширення територіальної мережі обслуговування авіатранспортними послугами з боку low-cost авіаперевізників – дискаунтерів. Вдало використовуючи економію масштабу, саме ці перевізники фактично формують нову територіальну кон'юнктуру ринку. За таких умов українським авіакомпаніям класичного типу не залишається нічого іншого, як поступово використовувати в своїй роботі певні риси авіакомпаній дискаунтерів, а саме: наближення до місць виникнення потреб в авіаперевезеннях гнучку, спрямовану на фактор

завантаження (load factor) тарифну політику, тотальну економію не тільки прямих експлуатаційних витрат, а й витрат на базування, технічне обслуговування і модернізацію в регіональних аеропортах.

При цьому класичні вітчизняні авіакомпанії а priori можуть знаходитись у не вигідному становищі, оскільки парк їх літаків має більший вік експлуатації, дисконтна тарифна політика їх Low Cost конкурентів спричинить відтік платоспроможної постійної клієнтури (що спричинить зменшення джерел і факторів доходів). Згідно методології IATA скорочення витрат, як правило починається з адміністративних витрат, тобто з високою долею ймовірності можливо прогнозувати скорочення персоналу авіаперевізників та перевід менеджерів на більш низькі ставки. А при цьому постає проблема утримання задовільного рівня безпеки авіаперевізника як технічної та технологічної, так і комерційно-економічної безпеки.

Аналіз перших років впровадження в Україні системи малобюджетних перевезень показав, що на відміну від європейських дискаунтерів, які як правило розвивають свою діяльність через мережу периферійних аеропортів, свої перші рейси авіакомпанії дискаунтери в Україні стали виконувати через найбільший в країні хаб аеропорт Бориспіль.

На відміну від міжнародних аеропортів основна проблема периферійних аеропортів – їхня низька завантаженість. Це пов'язано з малими обсягами внутрішніх авіаперевезень, низькою фінансовою та технічною спроможністю більшості місцевих авіаперевізників. А в основі – відсутність попиту на авіаперевезення з боку територіального бізнесу та громадськості.

При лібералізації авіаперевезень кількість бюджетних авіаперевізників на авіаринку України зросте. Використання саме периферійних аеропортів дозволить бюджетним авіакомпаніям максимально економити час, бо в них немає проблем зі слотами, на відміну від великих аеропортів. У свою чергу периферійні аеропорти отримають необхідного для свого розвитку пасажирів не вибагливого до сервісу.

Аналізуючи потенційні можливості нашої країни з позиції інтенсивного розвитку авіаційної транспортно-логістичної системи, можна оцінити вірогідні напрямки росту попиту на конкурентоздатну продукцію і послуги для майбутніх авіаперевезень:

- розвиток туристичних, екскурсійних, рекреаційних, санаторно-лікувальних послуг в унікальних умовах Причорноморської, Прикарпатської, Дніпровської та інших зон в історичних місцях опікуваних ЮНЕСКО та всесвітньо-відомих національних традиційних акцій і заходів типу Сорочинської ярмарки;

- виробництво екологічно чистої специфічної продукції аграрного комплексу для експортної доставки авіаційним транспортом ексклюзивних, з унікальними смаковими якостями фруктів, овочів України;

- експорт національної сувенірної продукції місцевих промислів, конкурентоздатних наукоємких промислових виробів, крупно габаритних технічних систем, які можуть перевозитись в слотах Ан-225 Мрія, Ан-124 Руслан та інш.;

- масові перевезення за програмами ООН та НАТО.

Використання стратегії Low Cost перевезень збільшить кількість авіаперевезень через територію держави і, відповідно, збільшить навантаження на існуючі аеропорти країни. Тому виникає нагальна потреба до відтворення та розвитку інфраструктурної бази периферійних аеропортів, а в деяких випадках взагалі до відновлення їх діяльності, пов'язаної з економічною діяльністю свого територіального бізнес-кластеру.

В той же час нові умови діяльності авіакомпаній мають певні неоднозначні наслідки для аеропортів. З одного боку, розширюються можливості авіакомпаній з виконання перевезень у більшу кількість аеропортів, що може сприяти забезпеченню життєздатності аеропортів. З другого боку, маючи більш високу експлуатаційну гнучкість, авіакомпанії можуть також і відмовитись від обслуговування віддалених аеропортів або

аеропортів з обмеженим ринковим потенціалом, що негативно відобразиться на економічному стані таких аеропортів.

Аеропорти, в свою чергу, становлячись зональними транспортно-логістичними центрами свого кластеру постійно вживають заходи, спрямовані на поліпшення якості послуг, підвищення ефективності роботи та зниження витрат. Одночасно вони отримують значний тиск з боку конкурентів, пасажирів, експлуатантів повітряних суден, авіакомпаній, які працюють за новими бізнес-моделями.

Сучасний аеропорт має перш за все задовольняти потреби населення України та інших держав у авіаційних послугах, гарантувати експлуатантам повітряного транспорту – пасажирам, клієнтурі, орендарям, концесіонерам та іншим – рівні можливості щодо надання послуг, а також ефективно експлуатувати і розширювати виробничі потужності відповідно до потреб авіатранспортного ринку за умови забезпечення життя, здоров'я, майнових інтересів користувачів, дотримання чинних вітчизняних і міжнародних умов, норм, правил функціонування аеропорту.

Конкуренція, яка виникає між аеропортами за обслуговування прямих і транзитних рейсів, призводить до того, що аеропортам доводиться мати справу з пануючими на ринку авіакомпаніями або групами авіакомпаній, які впливають на процес ціноутворення та ефективність роботи аеропортів, і часто перешкоджають виходу на ринок інших авіакомпаній, обмежуючи в такий спосіб конкуренцію на шкоду споживачеві. Крім надання тиску на процес ціноутворення, авіакомпанії пред'являють все більше вимог до послуг, які пропонуються в терміналах. Автономія місцевих зональних аеропортів територіального бізнес-кластеру зміцнює їх опір зовнішньому оточенню та диктату авіакомпаній. Часто аеропорту доводиться приймати на себе операційні та фінансові витрати по розширенню послуг для авіакомпанії. Крім функцій постачальників інфраструктури, аеропорти виконують функції постачальників послуг, підприємств роздрібної торгівлі, менеджерів, забудовників і т.д.

Головним завданням галузі є збільшення потужностей аеропортів для обслуговування повітряних перевезень, яке вимагає гнучкого підходу до контролю за їхньою економічною діяльністю з боку держави. Державне управління аеропортами є досить проблематичним, оскільки на даний час більшість вітчизняних аеропортів перебуває в комунальній власності. В державній власності перебувають аеропорти “Бориспіль”, “Дніпропетровськ”, “Запоріжжя” і “Львів”. Відсутність координації роботи з економічного розвитку аеропортів різних форм власності перешкоджає високоякісному обслуговуванню пасажирів.

Відсутність або невеликі обсяги державного фінансування не тільки не дозволяють розвивати інфраструктуру аеропортів відповідно до сучасних стандартів, а й підтримувати відповідність сертифікаційним вимогам. На розвиток окремих периферійних аеропортів негативно вплинуло передання їх з державної власності в комунальну, оскільки органи місцевої влади не мають відповідних джерел або не вважають доцільним їх дотування та не бачать чіткої стратегії розвитку цих підприємств. Одним з альтернативних напрямків підвищення ефективності державного управління і контролю, створення сприятливих умов для залучення інвестицій та прискореного розвитку аеропортів є стратегія їх повернення у державну власність та фінансування із залученням коштів державного бюджету. Здійснення таких заходів могло б стати передумовою для розроблення програм і планів розвитку аеропортів з ефективним механізмом їх подальшого виконання. Крім того, існує нагальна потреба у підвищенні рівня дієвості форм і важелів впливу держави на діяльність аеропортів шляхом удосконалення системи сертифікації та ліцензування.

Очевидно, що існуючі наземні потужності не в змозі обслужити зростаючий обсяг перевезень. Відсутність нової інфраструктури неминуче стане важким тягарем для економіки, навколишнього середовища, пасажирів і всіх зацікавлених сторін. Недостатні потужності також приведуть до

зниження рівня конкуренції між аеропортами, оскільки перевантаженість є перешкодою для залучення нових компаній і більшої кількості пасажирів.

Аеропорти повинні задовольняти ці зростаючі запити, щоб зберегти свою привабливість для пасажирів і авіакомпаній як пункт відправлення, призначення або транзитний пункт. У той час, коли авіакомпанії докладають значних зусиль для вдосконалення обслуговування на борті, аеропорти повинні направити значні кошти на вдосконалення наземних послуг та розвиток стратегічних напрямків організації своєї діяльності.

Діяльність периферійних аеропортів доцільно планувати та організовувати з урахуванням економічних, правових, організаційних, екологічних та інформаційних складових. Стратегічні напрямки організації і розвитку їх діяльності згруповані у відповідні блоки (рис. 2.14). Поєднання елементів блоків при їх взаємодії у процесі діяльності забезпечують необхідні передумови конкурентоспроможності аеропортів при лібералізації ринку авіаперевезень та використанні концепції малобюджетності для постійних замовників і споживачів свого територіального бізнес-кластеру. З метою розвитку аеропортів розпорядженням КМУ від 5.03.2008 г. № 506-р "Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року" були передбачені розробка і надання КМУ проекту цієї програми.

Тендер на розробку Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 р. відбувся при участі міжнародних компаній. З переможцем – компанією Airport consulting partners GMBH (Німеччина) була укладена відповідна угода. Програма розвитку аеропортів повинна надати чітке розуміння того, як повинні працювати та розвиватися українські аеропорти в майбутньому та допоможе залучити перш за все інвесторів із складу підприємств й організацій власного територіального кластеру. Детальний аналіз змісту програми дозволив з'ясувати, що державою цілеспрямовано передбачається поетапний розвиток аеропортів України.

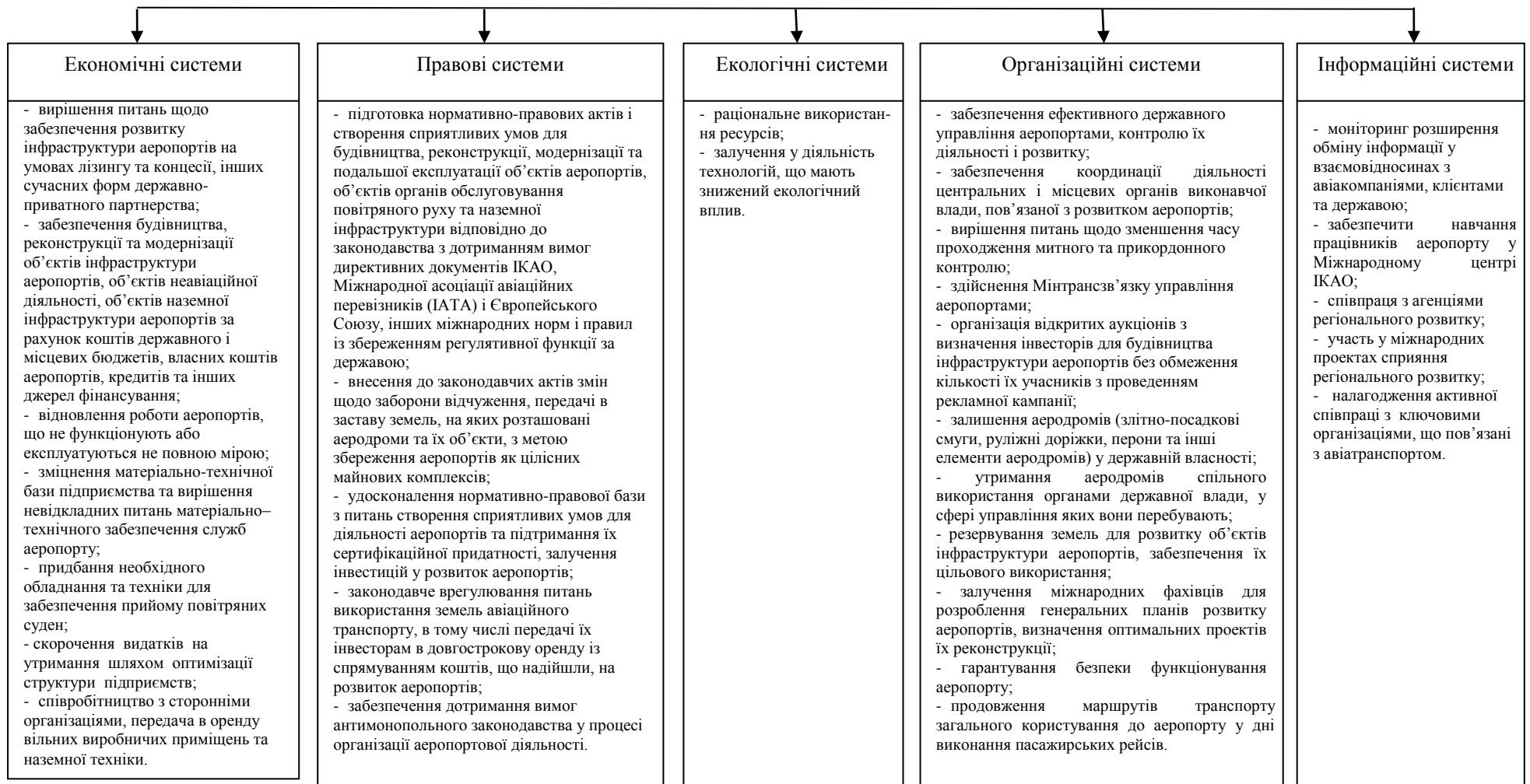


Рис. 2.14. Стратегічні напрямки організації діяльності зональних аеропортів транспортно-логістичного кластеру (розроблено авторами)

Перший етап включає в себе розробку програми для дев'яти основних аеропортів загальнодержавного значення: ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», аеропорт «Дніпропетровськ», КП Міжнародний аеропорт «Донецьк, КП Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), ДП Міжнародний аеропорт «Львів», КП Міжнародний аеропорт «Одеса», КП Міжнародний аеропорт «Сімферополь», КП Міжнародний аеропорт «Харків» та ДП Міжнародний аеропорт «Запоріжжя».

Другий етап передбачає розвиток територіальних аеропортів та розробку цільових програм для Вінницького (Гавришівка), Івано-Франківського, Кіровоградського, Миколаївського, Луганського, Полтавського, Рівненського, Сумського, Тернопільського, Ужгородського, Херсонського, Хмельницького, Чернівецького, Черкаського, Бердянського, Ізмаїльського, Маріупольського, Керченського, Криворізького, Севастопольського та Северодонецького аеропортів. Їх розвиток на нашу думку доцільно зорієнтувати перш за все на потреби і можливості своїх територіальних бізнес-кластерів, визначивши їх статус зональних аеропортів територіальних транспортно-логістичних кластерів.

В усіх периферійних аеропортах з територіальною зоною бізнес-тяжіння планується будівництво, реконструкція та модернізація аеродромів, заміна обладнання і модернізація засобів навігації, будівництво та реконструкція готелів, адміністративних будівель, будівництво пасажирських і вантажних термінальних комплексів, як базових елементів зонального транспортно-логістичного центру, реконструкція паливно-заправних комплексів, ангарних комплексів, авіаційно-технічних баз і профілакторіїв, розвиток технічного обслуговування повітряних суден і паркінгів.

Для подальшого розвитку аеропортів необхідно проводити облаштування службових приміщень обслуговування, догляду та контролю пасажирів відповідними службами; облаштування пасажирських залів, у тому числі для транзитних пасажирів, придбання для них меблів та

спеціального обладнання, вирішувати питання теплозабезпечення, виконувати ремонти злітно-посадкових смуг та інші вкрай необхідні роботи.

Як наслідок, виконання цих заходів призведе до:

- збільшення пропускнуєї спроможності аеропортів, підвищення інтенсивності руху повітряних суден;
- зменшення часу на обслуговування пасажирів та повітряних суден в аеропортах;
- приведення інфраструктури аеропортів у відповідність з міжнародними вимогами;
- підвищення категорійності аеродромів відповідно до вимог ІКАО та забезпечення польотів повітряних суден у складних метеоумовах;
- розвиткові адміністративно-територіальних одиниць, у межах яких розташовані аеропорти;
- створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку аеропортів;
- активізації державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів.

Узагальнюючи вітчизняний та міжнародний досвід роботи професійних аеропортів в нових умовах транспортно-логістичної діяльності глобалізованої економіки, Державні програми розвитку авіатранспортної системи України, результати аналізу впливу факторів територіального розвитку і економічної кластеризації на авіатранспортну діяльність, авторами розроблено комплекс стратегічних напрямків становлення, функціонування і розвитку зонального аеропорту транспортно-логістичного кластеру (рис. 2.15).

Комплексна програма розвитку охоплює організаційно-технологічні, інформаційно-економічні, правові й екологічні аспекти діяльності зональних аеропортів.

Остаточну ясність у визначення стратегічних напрямків розвитку периферійних аеропортів України вносить аналіз діяльності Європейської

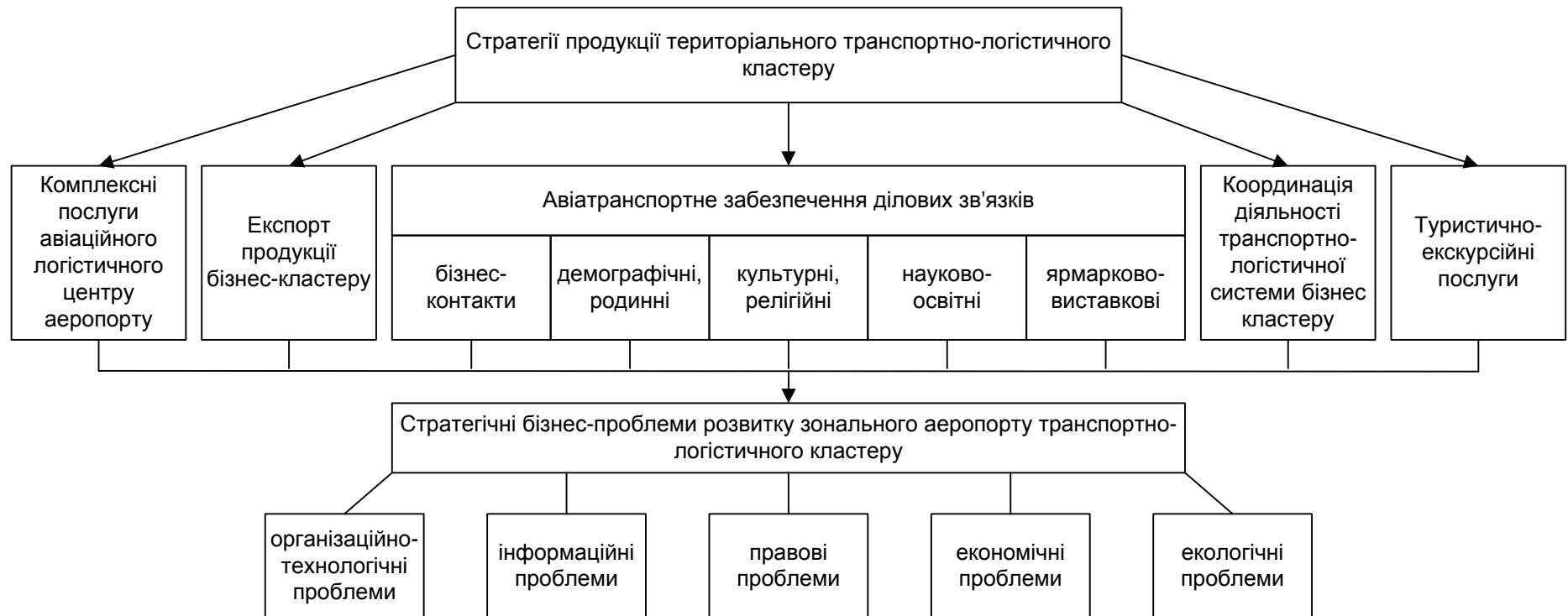


Рис. 2.15. Комплексна програма стратегії розвитку зонального аеропорту (розроблено авторами)

мережі регіональних аеропортів “RAIRDev” (Regional Airports Interaction for Regional DEvelopment) в рамках Транснаціональної програми співпраці Європейського Союзу CADSES INTERREG ІІВ. RAIRDev – це міжнародна мережа партнерства за участю представників 8 країн Європи, з яких шість – члени ЄС (Греція, Італія, Німеччина, Угорщина, Польща, Словаччина) та дві - країни-сусіди ЄС Сербія та Україна. Організація–лідер проекту “Євротранс Консалтинг” (Греція) у співпраці із Університетом Тессалі, Факультет міського планування та регіонального розвитку (м. Волос, Греція).

RAIRDev визначає головною своєю метою сприяння регіональному розвитку, посилення ролі малих місцевих аеропортів та налагодження активної співпраці між ключовими організаціями, що пов’язані із авіатранспортом, розвитком та діяльністю аеропортів та територіальним економічним розвитком.

Основними заходами стратегії RAIRDev є:

- транснаціональне дослідження впливу територіальних аеропортів на місцевий та регіональний розвиток ;
- розробка моделі та методів оцінки значення регіональних аеропортів;
- розробка посібника з маркетингового плану для територій із регіональними аеропортами;
- розробка плану розвитку регіональних аеропортів для кожної партнерської території;
- створення Європейської мережі регіональних аеропортів ERAN (European Regional Airports Network);
- створення Спостережної ради розвитку регіональних аеропортів у країнах CADSES у м. Волос (Греція);
- організація навчальних поїздок, міжнародних круглих столів та підсумкового симпозіуму за участю представників аеропортів та авіакомпаній, бізнесових кіл, органів місцевого самоврядування та туристичної індустрії;

- участь у міжнародних та регіональних виставках і конференціях з питань розвитку транспорту, економіки та туризму;
- розробка Інтернет сторінки проекту RAIRDev із лінками до відповідних сторінок регіональних аеропортів;
- видання багатомовних каталогів, буклетів, мультимедійних презентаційних матеріалів для аеропортів та навколишніх територій.

Програма RAIRDev практично співпадає із визначеними в роботі (рис. 2.15) стратегічними напрямками розвитку зональних аеропортів транспортно-логістичних кластерів, сформованими з більш тісною прив'язкою до комплексної стратегії розвитку територіальних бізнес-кластерів.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

1. Транспорт виступає найважливішою складовою економічного розвитку будь-якої країни, безперерйна робота якого забезпечує становлення і розвиток ринкових відносин, а цивільна авіація як складова єдиної транспортної системи вирішує завдання щодо організації міждержавних транспортних зв'язків, задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в авіаційних перевезеннях і роботах як на території України, так і за її межами. Аналіз сучасного стану та динаміки показників діяльності авіатранспортних підприємств виявив відновлення показників обсягів авіаційних перевезень пасажирів у 2010 та 2011 роках в наслідок покращення економічної ситуації після кризи 2008-2009 років, але в одночас і існуючі проблеми пов'язані з завоюванням іноземними авіакомпаніями вітчизняного ринку, низькою конкурентоспроможністю вітчизняних авіакомпаній у порівнянні із закордонними, нерівномірною завантаженістю аеропортів та повітряного простору.

2. На основі проведеного аналізу статистичних даних було визначено, що перспективи розвитку в Україні мають вісім аеропортів, аеропорт

«Бориспіль» займає домінуюче положення по обсягам обробки вантажів (75 %) та відправки пасажирів (65%) серед інших аеропортів країни. Авторами було встановлено, що основними серед причин неефективності вітчизняних аеропортів є: відсутність фінансових ресурсів для розвитку аеропортів, невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам, відсутність оптимальної логістичної інфраструктури, яка б відповідала потужності аеропортів залежно від обсягів вантажного потоку, та відсутність ефективної системи управління інфраструктурою аеропорту й умов її практичної реалізації.

3. В результаті дослідження виявлено, що більша частина локальних аеропортів України, перебувають у збитковому стані, незважаючи на їх потенціал, а їх виробнича діяльність має надто низькі показники.

4. В роботі виконано дослідження економічної ситуації та існуючого потенціалу інфраструктури аеропортів для можливих майбутніх транспортно-логістичних кластерів та визначено першочергові проблеми їх розвитку і реінжинірингу, визначені серед існуючої системи аеропортів орієнтовані базові ядра відповідних економічних кластерів зі специфікою та географією їх економічної діяльності.

5. Цільова переорієнтація аеропортів у транспортно-логістичне ядро локальної території чи окремого міста є засобом для відродження локальних аеропортів і української авіаційної галузі загалом, реалізації транзитного потенціалу і інтеграції країни до Європейського Союзу. Кардинальна перебудова бізнес-діяльності аеропортового комплексу у координаційний транспортно-логістичний центр певної території зробить його більш придатним для розвитку бізнесу, цікавим для міжнародного середовища (експорту) і пов'язаним з необхідністю і можливістю використання авіаційних перевезень.

6. Діяльність периферійних аеропортів доцільно планувати та організовувати з урахуванням економічних, правових, організаційних, екологічних та інформаційних складових. В роботі стратегічні напрямки

організації і розвитку діяльності периферійних аеропортів згруповані у відповідні блоки, а також розроблено комплекс стратегічних напрямків становлення, функціонування і розвитку зонального аеропорту транспортно-логістичного кластеру. Поєднання елементів блоків при їх взаємодії у процесі діяльності забезпечує необхідні передумови конкурентоспроможності аеропортів при лібералізації ринку авіаперевезень та використанні концепції малобюджетності для постійних замовників і споживачів свого територіального бізнес-кластеру.

РОЗДІЛ 3

КОНЦЕПЦІЯ СТВОРЕННЯ АВІАЦІЙНОГО ЯДРА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРУ

3.1. Бізнес-модель функціонування авіаційного ядра транспортно-логістичного кластеру

Кластеризація транспортно-логістичного сектору є однією з ефективних форм організації взаємодії учасників повного ланцюга доставки вантажів, що забезпечує конкурентоспроможність транспортно-логістичної продукції на міжнародному, національному, а також регіональному рівнях.

Для багатьох територій України, особливо тих які виробляють сучасну наукоємну продукцію та вирощують екологічно чисті найкращі в світі фрукти і овочі; для регіонів, цікавих світовій громадськості екзотичною природою, культурно-історичними пам'ятками ядром транспортно-логістичного кластеру може бути зональний аеропорт. Це система територіального управління, створена у сфері замовлення, доставки і реалізації товарів і послуг, вироблених підприємствами кластеру, з метою скорочення витрат, прискореного і ефективного просування транспортних, вантажних, інформаційних, фінансових і енергетичних потоків при відповідному правовому забезпеченні в системах споживання на мікроекономічному, національному і міжнародному рівнях.

В ієрархії кластерінгу зональний аеропорт являє собою класичну форму портового (аеропортового) кластеру.

Для розробки цієї гіпотези нами використано концепцію формування портових кластерів які, як відомо, створюються на основі морських портів або, частіше, «колоній» портів. В авіатранспортній діяльності таким базовим портовим кластером можна вважати аеропорти-хаби, а його «колоніями» – регіональні периферійні аеропорти. Різниця з морським транспортом у тому, що аеропорт в основному спеціалізується на пасажирських перевезеннях, а

його вантажна диверсифікація концентрується у вантажному терміналі, як сателіті домінуючої діяльності порту. При цьому логістична складова діяльності, як правило, обмежується виключно авіаційними перевезеннями.

Робота периферійних аеропортів пов'язана з наземною транспортною системою середніх та великих міст, міських агломерацій, інтегрованих з територіально близькими населеними пунктами, а також транспортно-логістичними системами підприємств, що знаходяться у відносинах міцних бізнес-зв'язків між собою. В такому кластері інтегруються також організації, підприємства та установи і менших інфраструктурних галузей – АЗС, наукові, новітні та впроваджувальні організації транспорту і логістики. Авторами пропонується концепція кардинальної перебудови бізнес-діяльності аеропортового комплексу як координаційного транспортно-логістичного центру певної території, найбільш придатної для розвитку бізнесу, цікавого для міжнародного середовища (експорту) і пов'язаного з необхідністю і можливістю використання авіаційних перевезень (рис. 3.1).

За класифікацією портів кластерів можна вважати аеропорти-хаби – глобальними, зональні аеропорти – первинними, базовими, а невеликі приватні аеропорти – вторинними у транспортно-логістичному кластері.

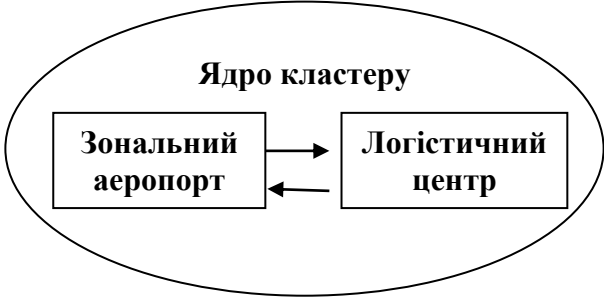
Концептуально зональний аеропорт, як транспортно-розподільчий центр має стати багатофункціональним термінальним авіаційним комплексом, що споруджується у вузлах територіальної транспортної мережі на перетині магістральних шляхів сполучення, і який гарантовано забезпечує клієнтуру комплексним транспортно-експедиційним обслуговуванням.

Аеропорт бізнес-кластеру, обслуговуючи громадські та виробничі потреби у авіаперевезеннях повинен функціонувати на основі транспортно-логістичних технологій, що мусить забезпечувати максимальний синергетичний ефект в усьому логістичному ланцюгу пасажирських і вантажних перевезень з пункту вильоту до пункту призначення на основі інтеграційного широкого спектру наземних послуг з авіаперевезень пасажирів, вантажопереробки, зберігання вантажів, сервісного

Органи державної влади (центральні, регіональні, місцеві)

Постачальники (підтримуючі галузі)
Матеріально-технічних потоків: - сільгоспідприємства, які ведуть екологічно чисте (органічне) виробництво; - підприємства - виробники промислових товарів; - підприємства - виробники продовольчих товарів; - підприємства торгівлі; - підприємства - постачальники матеріальних ресурсів; - підприємства оренди транспортних засобів
Фінансових потоків: - банки; - страхові компанії; - кредитні спілки
Людських потоків: - навчальні заклади; - центри зайнятості
Інноваційних потоків: - Український державний проектно-технологічний науково-дослідний інститут цивільної авіації (Украеропроект); - Науково – дослідний центр екологічних проблем аеропортів Національного авіаційного університету; - Центр з сертифікації підприємств та служб по забезпеченню авіаційними паливо – мастильними матеріалами Національного авіаційного університету; - Експертний центр з сертифікації суб'єктів аеропортової діяльності та авіаційної наземної техніки асоціації „Аеропорти України” цивільної авіації; - інші проектно-конструкторські та науково-дослідні організації
Транспортних потоків: - транспортні організації
Інших видів потоків: - інформаційні; - юридичні; - страхові; - консалтингові фірми
Інші види ресурсів: - об'єкти історично-культурної спадщини; - екологічно чиста місцевість

Нормативно-правове та організаційне забезпечення (стимуляційний, підтримуючий вплив)



Споживачі послуг
Комплексні послуги авіаційного логістичного центру аеропорту
Експорт продукції бізнес-класу
Авіатранспортне забезпечення ділових зв'язків: - бізнес-контакти; - демографічні, родинні, культурні, релігійні; - науково-освітні; - ярмарко-виставкові
Неавіаційна діяльність аеропорту: - паркінг; - оренда; - готелі; - хендлінг; - duty-free
Координація діяльності транспортно-логістичної системи бізнес-кластеру
Туристично-екскурсійні послуги

ПОТОКИ

ПОТОКИ

Зворотній зв'язок

Замкнутий логістичний ланцюг				
Постачання	Виробництво	Обмін	Розподіл	Споживання

Рис. 1. Концептуальна схема бізнес-кластеру з транспортно-логістичним ядром на базі зонального аеропорту (розроблено авторами)

і комерційно-ділового обслуговування клієнтури. Перш за все зональний аеропорт є комплексом аеродромних інженерно-технічних пристроїв і споруд з сучасним технологічним устаткуванням, за допомогою яких здійснюються процеси всього ланцюга пасажирських й вантажних перевезень.

Як центр координації транспортно-логістичної діяльності у своєму кластері зональний аеропорт повинен додатково виконувати функцію централізованого управління взаємодією різних видів транспорту, щодо наземного перевезення в аеропорт та з аеропорту пасажирів і вантажів, перевантажувальних і інших операцій, пов'язаних із складською переробкою вантажів і сервісним обслуговуванням споживачів і рухомого складу транспортних компаній. В такому випадку аеропорт стане багатофункціональним виробничим об'єктом, координуючим взаємодію ряду функцій – перевантаження товарів з одного виду транспорту на інший, сортування і комплектацію партій вантажів, довго- і короткострокового зберігання вантажів, митних процедур; надання повного складу сервісних і комерційно-ділових послуг.

Транспортно-логістичний центр на базі зонального аеропорту має бути товаропровідним центром або вузлом, в якому з'єднуються транспортні, промислові, торгові, фінансові і інформаційні потоки. Головна відмінна особливість його в тому, що він є багатоцільовим утворенням, зв'язуючим товаровиробників з організаціями торгівлі, транспорту, банківської і страхової сфери, митниці. Багатоцільова спрямованість таких центрів полягає також і в тому, що вони виконують важливі виробничі, складські, розподільчі, інформаційні, фінансові, аналітичні і прогностичні функції для реалізації потреб економіки територіального кластеру і країни в цілому, забезпечують ефективною роботою вітчизняних і іноземних перевізників.

Важливим джерелом відносин бізнесу з владними органами управління є економічні відносини. Економічні відносини бізнесу з державними органами управління базуються на тому, що в цивілізованому суспільстві

бізнес не може обійтися без держави в силу того, що вона визначає правила функціонування для всіх без винятку суб'єктів господарювання. В свою чергу бізнес є своєрідним інструментом, за допомогою якого державні органи управління реалізують ряд функцій в суспільстві, використовуючи при цьому природні якості бізнесу, його цілі, функції в економічній системі і засоби їх реалізації.

Існує і пряма функціональна залежність між ступенем розвитку і розповсюдженням форм, методів та технологій взаємодії держави і бізнесу і ступеню втручання держави в економічні процеси. Найбільша взаємодія буде спостерігатися при середньому рівні державного регулювання, яке поєднується з дією ринкових механізмів, тоді як крайні значення, що відповідають повному державному регулюванню економіки або повній відсутності державного втручання, відображає ситуація, коли показники значення цієї взаємодії асимптотичні до нуля.

Цілями формування і розвитку зонального аеропорту транспортно-логістичного кластеру є забезпечення високої якості авіаційної складової транспортно-логістичного сервісу в системі формування конкурентоспроможного статусу на міжнародному ринку продукції та бренду територіального кластеру країни.

Для реалізації концепції транспортно-логістичного ядра кластеру в межах виконання своїх основних функцій окрім чисто авіаційної діяльності, зональний аеропорт має здійснювати:

- координацію діяльності транспортно-логістичних посередників (перевізники, митниця, склад, органи влади, банки, територіальні і галузеві ТЛЦ і так далі), що беруть участь в процесі доставки пасажирів та вантажу;
- формування стосунків з підприємствами різних видів транспорту з метою забезпечення їх погодженої роботи при виконанні змішаних перевезень;

- складання оптимальних схем і маршрутів авіаційного перевезення пасажирів і вантажів;
- максимальне використання провізних можливостей авіатранспорту за рахунок пошуку зворотного і попутного завантаження рейсів, скорочення тим самим витрат на перевезення;
- аналітичне прогнозування світової потреби в продукції, що виробляється підприємством кластеру та можливостей її реалізації в окремих сегментах;
- проведення маркетингових досліджень учасників ринку свого економічного кластеру, виявлення потреб і пошук шляхів їх задоволення вхідними потоками товаро-матеріальних цінностей з метою підвищення міри задоволеності споживачів;
- комплексний пошук, формування і стимулювання шляхів збільшення пасажиропотоків завдяки розвитку туристичної, рекреаційної, ділової та іншої діяльності підприємств і організацій кластеру;
- дослідження ринку, збір, обробка і аналіз інформації про пасажиро- та вантажопотоки на території кластеру, складання прогнозів про обсяги і напрями руху потоків з метою вибору основних напрямів розвитку транспортно-дорожнього комплексу і транспортно-логістичної інфраструктури кластеру;
- впровадження єдиної системи електронного документообігу на основі світового стандарту EDIFACT, уніфікація і стандартизація перевізної документації і схем документообігу для усіх учасників, сприяюча прискоренню і спрощенню руху інформаційних потоків;
- інформаційно-аналітичний супровід по усьому шляху руху пасажирів, товарів і вантажів;
- забезпечення належної швидкості наземного обслуговування авіапасажирів, переробки товарів і авіаційних вантажів;

- налагодження тривалої співпраці з транспортно-логістичними центрами - аеропортами зарубіжних країн з метою створення спільної системи управління рухом об'єктів перевезення і спрощення інформаційного обміну про транзитні відтоки і учасників транспортно-логістичних систем інших територіальних кластерів взаємопов'язаних авіап перевезеннями країн;

- формування і розвиток зв'язків з торговими центрами (товарні біржі, аукціони, оптові торгові фірми) економічного кластеру і країни в цілому з метою надання допомоги замовникам в реалізації їх товарів.

Такий широкий спектр нетипової для аеропорту діяльності може бути забезпечений не тільки комплексною програмою реінжинірингу бізнес-процесів, але й спільною участю в ній та її інвестуванні підприємств та організацій територіального кластеру.

Зональний аеропорт, як координаційний центр транспортно-логістичної діяльності економічного кластеру створюється за умови:

- територіальної єдності базового бізнесу економічного кластеру та забезпечуючих і обслуговуючих його бізнес-процесів, комунікаційні зв'язки між якими забезпечують спільність інтересів загального технологічного ланцюга випуску і реалізації продукції підприємств кластеру;

- виробництва експортної продукції, конкурентоздатної на міжнародних ринках, прогресивної з позицій наукоємності, якості, екологічної чистоти, транспортабельної і затребуваної споживачами;

- корпоративного духу і культури бізнес-середовища підприємств кластеру, наукового потенціалу й інтелекту громадськості, державної і територіальної влади.

Концепція створення зонального аеропорту як ядра транспортно-логістичного кластеру реалізується в інтересах розвитку економіки конкретних територіальних об'єднань у зоні тяжіння аеропорту.

В роботі розроблено схему бізнес-процесу перетворення транспортно-логістичного зонального аеропорту в ядро кластерної структури, яка включає чотири основних етапи і відображена на рис. 3.2:

Етап I. Визначення і обґрунтування доцільності і можливостей формування кластерних структур: бізнес-кластеру транспортно-логістичного кластеру 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.

В подальших розробках розкрито зміст і економічну сутність кожного етапу.

З позицій науково-методичного підходу авторами визначено умови і черговість розбудови схеми організації транспортно-логістичного ядра кластерної структури:

Етап I. Визначення доцільності і можливостей формування кластерних структур: територіального 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

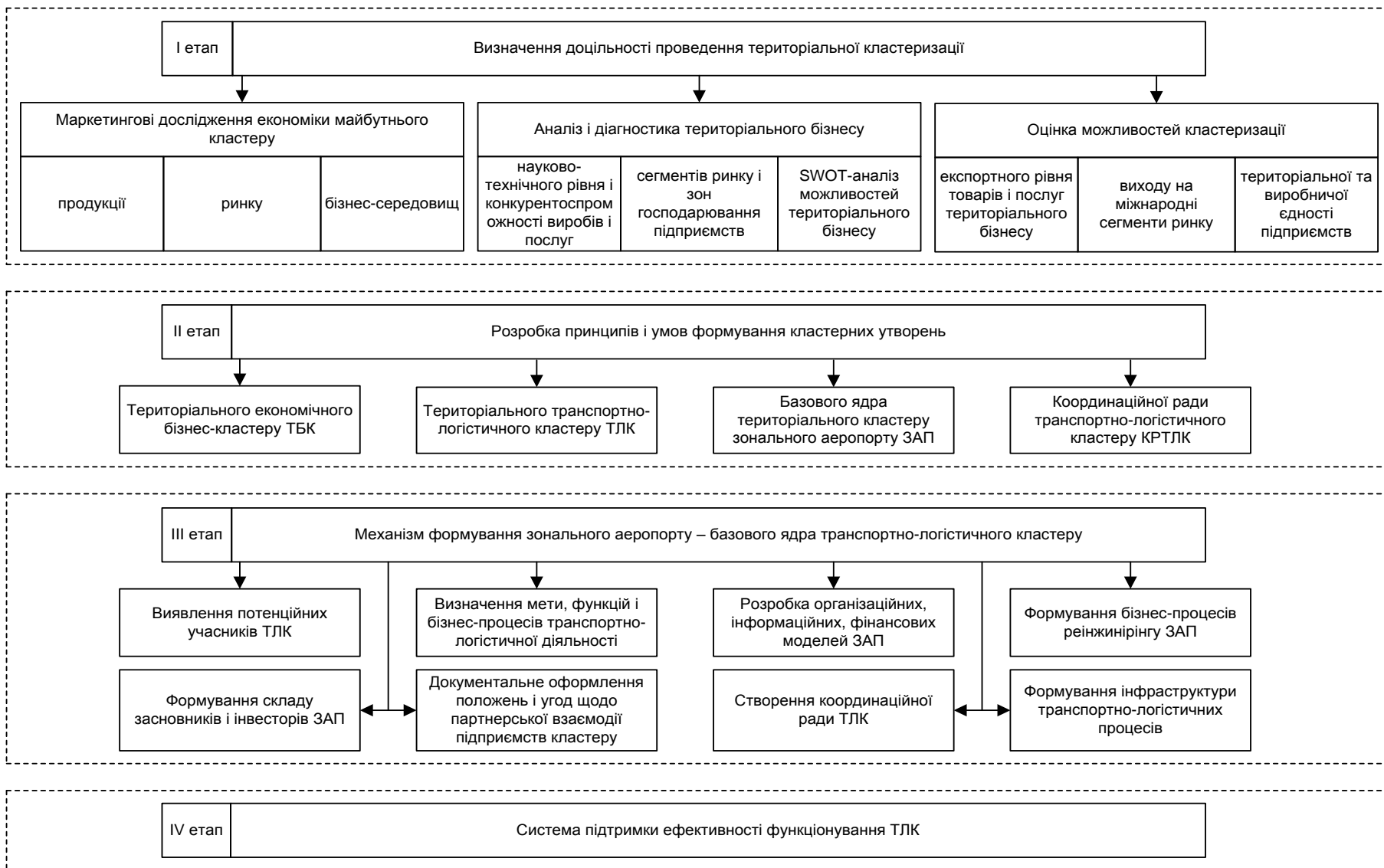


Рис. 3.2. Схема організації транспортно-логістичного ядра кластерної структури (розроблено авторами)

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 населення впливають на розвиток виробництва і транспортно-логістичного комплексу;

- політичний фактор, який визначається соціально-політичним устроєм, рівнем і особливістю 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 методичку 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 (ТЛК), зонального аеропорту (ЗАП), координаційної ради (КР):

- 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 ТЛК.

Запропоновані концептуальні положення механізму транспортно-логістичної діяльності аеропорту 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, розвиток 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 випадку – 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 переваг на міжнародному рівні. Оскільки велика частка транспортно-логістичних послуг кластера буде експортуватися, то представлені на його території національні та міжнародні банки повинні забезпечувати зовнішні фінансові зв'язки кластеру і значно знижувати транзакційні витрати. 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 організації, 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 лізингоодержувачем 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.

Ядро ТЛК – транспортні та логістичні організації, розплоджені у найважливіших центрах перетину і зародження вантажів та товаропотоків, безпосередньо залучені до процесу надання послуг. Необхідно відзначити, що однозначної 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.

Інноваційний характер запропонованої авторами концепції реорганізації типового периферійного аеропорту і його переходу в статус зонального аеропорту територіального транспортно-логістичного кластеру з функціями координаційного логістичного центру міжнародних міжгалузевих пасажирських і вантажних перевезень, виконуваних відповідно до потреб територіальної громадськості, бізнесу, місцевої влади і загальнодержавних інтересів, визначається наступними факторами:

1. Використанням концепції і теоретичних підходів територіального кластерінгу для створення транспортно-логістичного кластеру з ядром базового профорієнтованого бізнесу і його координаційним центром в зональному аеропорту кластеру.

2. Орієнтацією транспортно-логістичної діяльності на можливості і переваги малобюджетних авіаперевезень, як результату спільної тарифної політики:

- а) підприємств власного територіального кластеру – засновників і інвесторів ЗАП;

- б) авіакомпаній Low-Cost, які отримують змогу пільгового базування свого парку літаків на території ЗАП;

- в) преференцій та субвенцій місцевої влади, для якої зональний аеропорт стає іміджевим брендом, джерелом додаткових робочих місць,

замовником і модератором розвитку наземного транспортного комплексу території;

г) програм лояльності для постійних користувачів послугами ЗАП, які надаються підприємствам власного бізнесу.

3. Розвитком владно-приватного партнерства завдяки:

а) співпраці в програмах реорганізації і реінжинірингу зонального аеропорту органів і бюджету місцевої територіальної влади, підприємств: бізнес-організацій свого територіального кластеру, територіальної громади, авіаційної адміністрації, науки і освіти;

б) співробітництвом основних базових галузей підприємницької діяльності в межах територіального бізнес-кластеру та її забезпечуючої і обслуговуючої інфраструктури як гаранта самодостатності кластерного бізнесу (умова паритету експорту-імпорту);

в) спільна цілеспрямована розробка і реалізація соціальних програм розвитку територіальної громади, як основи всебічного, орієнтованого на постійне зростання рівня якості життя, стратегії підвищення інтелекту, здоров'я, платоспроможності жителів території.

4. Корпоративними засадами формування зонального аеропорту територіального транспортно-логістичного кластеру серед яких основними є:

а) пріоритетність і спільність інтересів, цінностей, системних цілей у тріаді «громада-бізнес-влада», спрямованих на соціально-економічне процвітання свого територіального кластеру, формування почуття регіонального патріотизму і світового відчуття значущості кластеру;

б) кластерне акціонування господарським суб'єктам головного транспортно-розподільчого центру територіальної економіки – зонального аеропорту – як логістичної системи загального користування, якій кожен господарюючий суб'єкт делегував частину власних функцій, інвестував необхідні ресурси, забезпечив роботою (продукцією на експорт);

в) комплексне використання джерел інвестування – венчурного капіталу, фандрайзингу, місцевого бюджету, приватного капіталу, Low-Cost авіакомпаній територіального базування;

г) корпоративне управління, корпоративна організація, корпоративна культура і корпоративна відповідальність.

Створення територіального транспортно-логістичного кластеру 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 такого міжгалузевого й міжрегіонального центру, як зональний аеропорт територіального бізнес-кластеру, що буде мати всі можливості виконання авіаційних експортно-імпортних послуг на сучасному міжнародному рівні і з мінімальними транспортно-логістичними витратами. Для свого бізнес-кластеру зональний аеропорт уособлює підприємство спільного користування громадянами та юридичними особами прилеглої території і має поєднувати в собі якості загальносупільної власності, закритого акціонерного товариства, рентабельного виробника конкурентоспроможної продукції – авіатранспортної послуги, державного стратегічного ресурсу. Для територіальної бізнес спільноти й громадськості зональний аеропорт повинен стати «візитною карткою», «повітряними воротами» кластеру.

3.2. Реінжиніринг транспортно-логістичних бізнес-процесів аеропорту при формуванні авіаційного ядра кластеру

Структурні зрушення в економіці України загострюють проблеми розвитку виробничих відносин у такій важливій галузі як авіатранспортна діяльність. Процеси лібералізації, глобалізації та комерціалізації повітряного транспорту і, як наслідок, динамічна зміна факторів зовнішнього середовища визначають необхідність перегляду раніше прийнятої стратегії роботи

авіапідприємств на ринку авіаперевезень з метою адаптації їх до відповідних нових умов, спонукають до пошуку нових методів управління, нових засобів взаємовідносин з партнерами та клієнтами. Наші дослідження показали нагальну необхідність концептуальної переорієнтації діяльності вітчизняних аеропортів на авіатранспортне обслуговування потреб підприємств і громади територіального бізнес-кластеру зони тяжіння аеропорту. В основі такого віртуального кластеру не адміністративний розподіл території, а існуючі та майбутні бізнес-зв'язки і комунікації. Актуальним стає підвищення ефективності управління бізнес-процесами (БП) зонального аеропорту на основі комплексного використання інновацій у сфері менеджменту, маркетингу та інформаційних технологій. Саме такою концепцією трансформаційних перетворень підприємств є реінжиніринг бізнес-процесів (РБП) аеропорту.

Впровадження реінжинірингу процесів авіатранспортної діяльності при вантажних і пасажирських перевезеннях, орієнтованих на потреби громадськості та бізнесу зони тяжіння аеропорту, забезпечить підвищення конкурентоспроможності суб'єктів діяльності, як повноправних членів бізнес-середовища територіального кластеру.

Реінжиніринг реалізує науково-практичний підхід до здійснення кардинальних змін бізнес-процесів підприємства з метою значного підвищення рівня потужності і якості його виробничих можливостей.

Передумовами виникнення реінжинірингу як нової ідеології управління стали: розвиток інформаційних технологій та успіхи їх прикладної адаптації у сфері виробництва й управління; поширення прихильності споживачів до індивідуалізації продукції і послуг масового споживання високої якості; науково-технічний прогрес, поява новітніх виробничих технологій та, як наслідок, посилення конкурентної боротьби. Серйозний вплив на формування сучасної концепції реінжинірингу здійснюють система менеджменту тотальної якості та орієнтація на процесний підхід в управлінні

реінжинірингом бізнес-процесів. Найважливішою проблемою сучасного управління підприємствами стає підтримка довгострокової конкурентоспроможності та інвестиційної і бізнес-привабливості в умовах нестабільності та мінливості внутрішнього і зовнішнього середовищ. Можливості і зміст стратегії реінжинірингу у вирішенні цих задач для підприємств авіатранспортної діяльності розроблено в процесі виконання даних досліджень.

Саме стан економічних відносин, що склався у вітчизняній авіації в результаті її виходу на міжнародний рівень, поставив на перший план проблему конкурентоспроможності авіаперевізників, і перш за все – осучаснення інфраструктури та бізнес-процесів діяльності авіакомпаній та аеропортів, особливо територіального значення.

Стійке зростання кількості транснаціональних альянсів, розвиток партнерства у виробничій сфері зі стратегічною метою доступу до ринку та інноваційного розвитку підприємств є наслідком реакції авіаперевізників на обмеження міжнародного й національного регулювання, стратегії скорочення витрат шляхом економії, подальшої глобалізації та більш жорсткої конкуренції. Авіапідприємства при розробці стратегії і плануванні своєї діяльності відходять від традиційної концепції маршрутів між пунктами, віддаючи перевагу структурі мережевих перевезень. Збільшення розмірів і протяжності мереж авіамаршрутів вимагає створення мережі вузлових та зональних периферійних аеропортів, які дозволяють досягати економії за рахунок використання ефекту масштабу і ефекту диверсифікації видів діяльності. В межах альянсів основні традиційні авіаперевізники поєднали мережі своїх маршрутів, які охоплюють переважно всі частини світу, в сукупності здійснюючи 50 % світових регулярних пасажирських перевезень [105].

Динамічний розвиток глобальних альянсів призвів до пошуку малими і середніми авіакомпаніями та аеропортами нових форм організації своєї

діяльності. Одним із таких сучасних підходів є декомпозиція вітчизняного економічного простору на територіальні вузли і центри спорідненого або взаємозацікавленого бізнесу – економічного кластеру, в межах якого розвиваються специфічні форми організації виробництва і виходу на міжрегіональний світовий ринок. Так на ринку авіаційних перевезень з'явилися малобюджетні авіакомпанії (їх ще називають Low Cost авіакомпанії, бюджетні чи авіакомпанії-дискаунтери) та відповідно реструктуровані до умов їх діяльності аеропорти, функціонування яких засноване на використанні реінжинірингу бізнес-процесів з метою удосконалення, спрощення, бюджетування та комерціалізації різних послуг і сфер діяльності аеропортів і авіакомпаній.

Нами була опрацьована концепція використання можливостей і переваг бізнес-кластерів підприємств взаємного тяжіння та інтеграції їх зусиль щодо створення спільної інфраструктури обслуговування, і у тому числі, як надзвичайно важливого для територіального бізнесу, транспортно-логістичного обслуговування.

В результаті економічної кластеризації і з посиленням економічної активності розширюються і об'єми ділових поїздок, а разом з цим зростають потреби в швидкості і зручності, якими характеризуються послуги повітряного транспорту. Крім того, у міру зростання особистих доходів збільшується кількість вільного часу, завдяки чому все зростаючу популярність набуває повітряний туризм. Ростає обсяг вантажних перевезень з розширенням міжрегіональної і міжнародної торгівлі, і, оскільки найдинамічніші сектори промисловості часто і в значній мірі вдаються до повітряних транспортних перевезень з метою розподілу своєї продукції, попит на послуги повітряного транспорту підвищується швидше, ніж попит на наземні види перевезень.

У свою чергу, роль повітряного транспорту, як каталізатора загального економічного і соціального розвитку, обумовлена швидкістю і гнучкістю, що

привноситься повітряним транспортом в загальну систему перевезень, що сприяє розширенню системи ринків для багатьох видів продукції і взаємообміну між державами ідеями, професійним досвідом і майстерністю.

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, і забезпечити відповідний розвиток головних складових транспортно-логістичного кластеру – авіакомпаній і аеропортів (у загальному вигляді – авіапідприємств).

На рис. 3.3 розроблено типові складові ефективного системного розвитку авіапідприємства кластеру, які визначають необхідні прогресивні зміни інфраструктури та бізнес-процесів аеропорту та можуть забезпечити ефект його функціонування як ядра транспортного логістичного кластеру.

Концепція розбудови транспортної інфраструктури закладає фундамент нових партнерських відносин у територіальному кластері в інтересах територіальної громади:

- партнерство між місцевою владою та приватним бізнесом для вирішення соціальних програм та спільного інвестування стратегічно важливих для даного кластеру проектів розвитку інфраструктури, успішного функціонування авіатранспортного комплексу і системного обслуговування місцевої корпоративної та індивідуальної клієнтури;

- партнерство між підприємствами бізнес-кластеру, міжнародними перевізниками, сегментами світового ринку, міжнародними організаціями торгівлі, стандартизації та іншими;

- партнерство конкурентів у вирішенні однієї з загально територіальних задач – інноваційного розвитку і використання зонального аеропорту, як транспортно-логістичного вузла соціального володіння і міжнародного бренду своєї території;

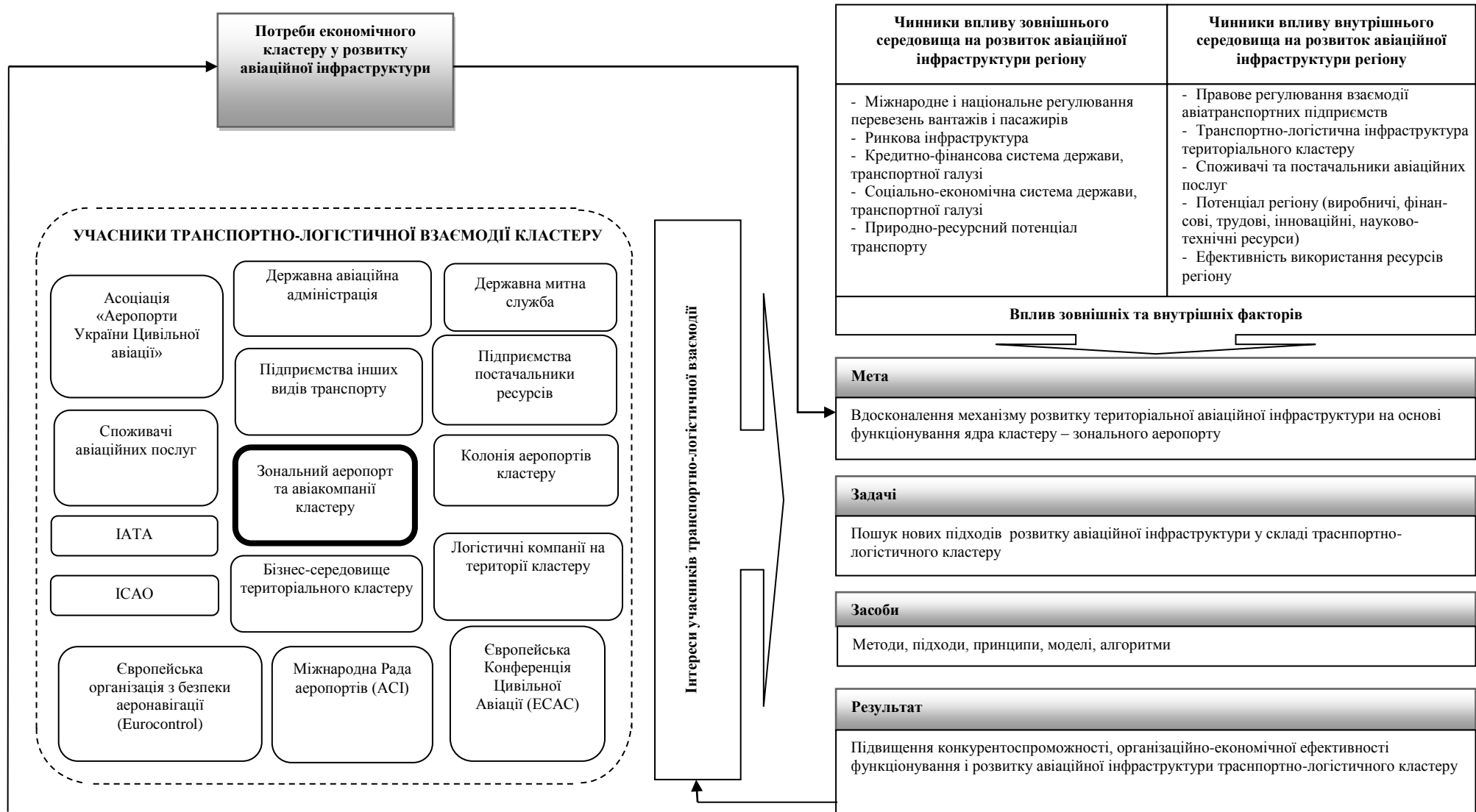


Рис. 3.3. Структурна модель забезпечення ефективного розвитку авіаційної інфраструктури кластеру
(розроблено авторами)

- партнерство взаємодії зонального аеропорту муніципального підпорядкування та Low-Cost компаній, для якої цей аеропорт може використовуватись як місце базування, з метою взаємного інвестування та майбутніх пільгових умов співпраці.

Для реалізації концепції створення зонального аеропорту бізнес-кластеру нами розроблена програма реінжинірингу авіаційного бізнесу (рис. 3.4):

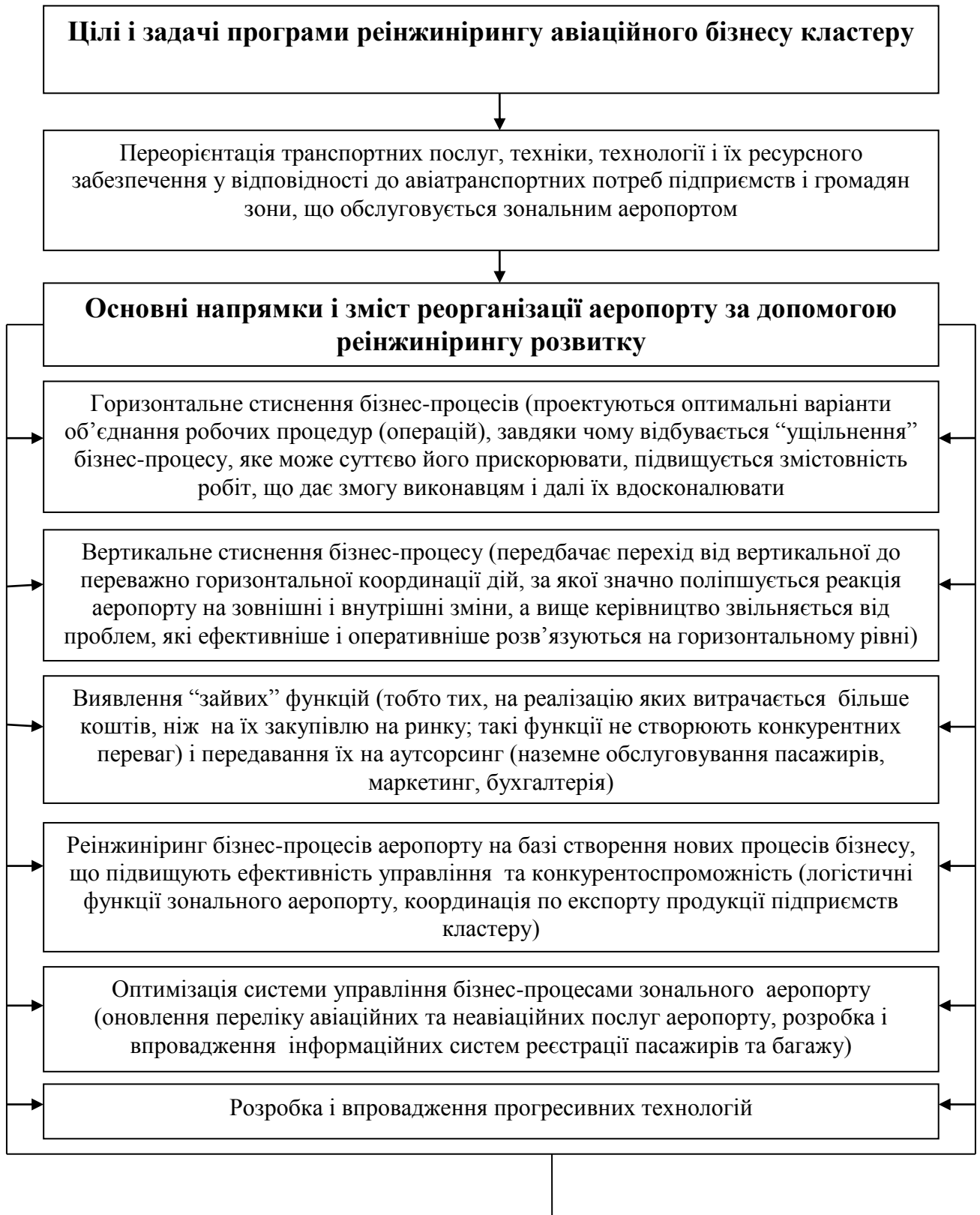
- визначено основні цілі і задачі процесів реінжинірингу, орієнтовані на переорієнтацію транспортних послуг, техніки, технології і їх ресурсного забезпечення у відповідності до авіатранспортних потреб підприємств і громадян зони, що обслуговується аеропортом;

- сформовано основні напрямки і зміст реорганізації аеропорту, спрямування на підпрограми реінжинірингу розвитку з обов'язковою перспективою виходу продукції підприємств кластеру на міжнародний та міжрегіональний ринок і повноправною участю загального аеропорту в процесах геоекономічної логістизації;

- встановлено основні результати впливу реінжинірингу авіабізнесу на диверсифікацію бізнесу і продукції підприємств кластеру, розвиток обсягів ділових і вантажних перевезень, створення авіаційного транспортно-логістичного центру кластеру, впровадження корпоративної культури у відносини влади, бізнес-середовища і як наслідок – зростання ВВП, конкурентоспроможності, бізнес-привабливості, міжнародного та національного рейтингу кластеру і його громади.

Світовий досвід бурхливого розвитку геоекономічної транспортно-логістичної системи, одним із головних критеріїв ефективності якої є мінімізація сумарних витрат повного логістичного ланцюга виробництва, дистрибуції і споживання необхідних суспільству товарів і послуг, свідчить про інтенсивний пошук альтернативних варіантів зменшення транспортних витрат при одночасному розширенні транспортних можливостей

перевізників. Одним із таких шляхів в авіабізнесі є розвиток Low-Cost перевезень в системі аеропорт-авіакомпанія з активною участю як виробників продукції так і її замовників на всіх можливих сегментах ринку.



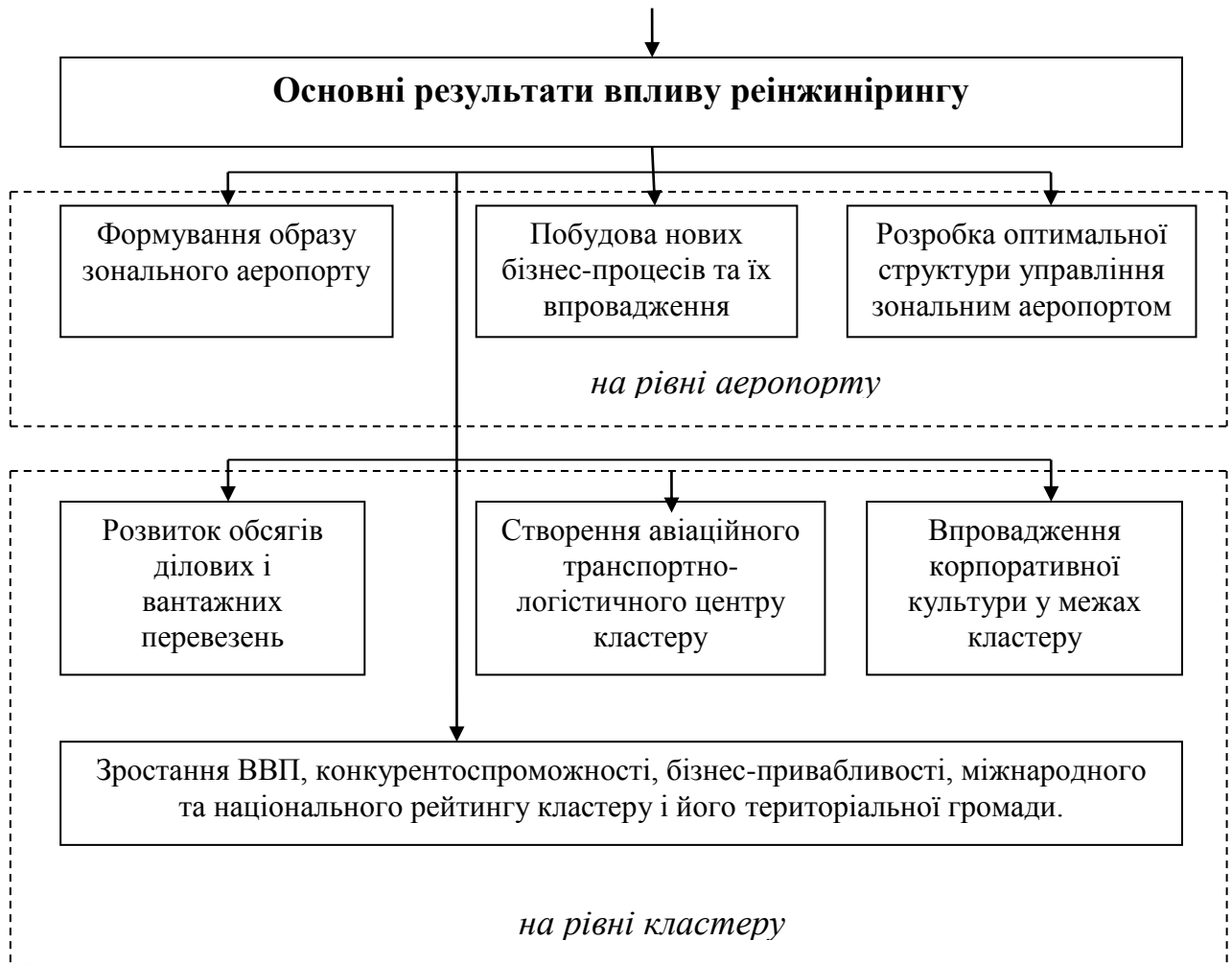


Рис. 3.4. Програма реінжинірингу авіаційного бізнесу кластеру
(розроблено авторами)

Зважаючи на те, що в цій схемі в певній мірі вже відрегульовано діяльність малобюджетних авіакомпаній, авторами сконцентровано увагу на дослідженні умов і розробці шляхів реорганізації малобюджетних зональних аеропортів та їх взаємодії з бізнес-клієнтурою територіального економічного кластеру, місцевою владою та громадськістю.

Зональний аеропорт, як асоційований член територіального бізнес-співтовариства повинен мати спільне пільгове інвестування програм реінжинірингу з боку партнерів і користувачів його послугами – підприємств своєї зони тяжіння (територіального кластеру). В свою чергу ці підприємства повинні мати певні преференції від аеропорту. А відповідне зростання іміджу та рейтингу територіального бізнесу в результаті діяльності аеропорту як

заного в міжнародному середовищі транспортного агента буде сприяти синергічному ефекту взаємодії і розвитку свого територіального кластеру.

Діючі авіакомпанії-діскаунтери значно підняли популярність малобюджетних авіаподорожей серед звичайних пасажирів буквально за десять років, ставши дуже потужними гравцями на авіаційному ринку.

Low-Cost бізнес-модель повітряної і наземної складової авіатранспортного процесу орієнтована на зростання продуктивності персоналу, інтенсифікацію використання техніки і обладнання, тотального зниження рівня витрат при індивідуалізованому наборі платних послуг за бажанням авіапасажирів. Це дозволяє скоротити витрати аж до 50% у порівнянні з традиційними схемами, що в свою чергу відображується в низьких цінах на авіаперельоти. Такі результати можуть бути досягнуті лише при умові суттєвої реорганізації інфраструктури, технологічних процесів, економічних відносин. Тобто при реалізації проекту реінжинірингу бізнес-процесів і авіакомпанії і аеропорту.

Тенденція зростання обсягів малобюджетних перевезень практично у всіх авіаційних країнах світу досягається завдяки лібералізації правил повітряних перевезень та ефективній моделі ведення бізнесу. При цьому повинна значно збільшуватись варіативність аеропортових послуг за модифікаціями, цінами, технологіями надання, побажаннями споживачів. Наближення до споживачів відкриває нові можливості для розвитку периферійних зональних аеропортів, якими користуються Low-Cost авіакомпанії.

Авіаційна галузь, де домінували переважно національні авіаперевізники, жорстко регулювалася урядами країн, які визначали рівень тарифів на авіаційні та неавіаційні послуги, кількість рейсів, парк літаків. Однак з того часу як країни Європи почали будувати Спільний авіаційний простір, відомий як програма "Відкрите небо", поступово прибираються бар'єри для польотів над територією власної країни. Зараз будь-яка авіакомпанія з країни, яка є учасником програми "Відкрите небо", може здійснювати необмежену

кількість рейсів за будь-якими маршрутами та в будь-які аеропорти на території інших країн-учасниць, що відкриває шляхи розвитку регіонального бізнесу та розширює можливості і вагомість авіаційних послуг.

Це привело до жорсткої конкуренції у боротьбі за клієнтів. Пасажири, у свою чергу, отримали можливість подорожувати літаками за прийнятними цінами, а підприємства – перевозити свою продукцію на будь-які сегменти світового ринку за пільговими тарифами. Побудувавши зовсім нову модель бізнесу, засновану на принципах реінжинірингу бізнес-продукції (РБП), в основі якої знаходиться висока продуктивність праці, низькі витрати і ефективне використання ресурсів, авіапідприємства-дискаунтери запропонували населенню та підприємствам можливість літати безпосередньо з найближчих аеропортів за цінами, неймовірно низькими для традиційних перевізників. При цьому авіакомпанії почали приймати участь в інвестуванні розвитку аеропортів базування своєї техніки. Опубліковані матеріали щодо економічних характеристик Low-Cost перевезень дозволяють зробити оцінку впливу специфіки стратегії підприємств-дискаунтерів на пониженні витрат.

Одним із фундаментальних принципів авіатранспортної діяльності при малобюджетних перевезеннях є використання найкращих технологій і інновацій в організаційно-економічній та технологічній сфері. Low Cost перевізники були першими у сфері Інтернет-торгівлі і електронних квитків, привчаючи покупців бронювати документи на власних веб-ресурсах.

Велика, а у деяких випадках майже 100% частка прямих продаж через корпоративний сайт і телефонні call-центри компаній і аеропортів дозволяють мінімізувати витрати на дистрибуцію.

Реорганізація зонального аеропорту і створення власного транспортно-логістичного центру кластеру звільняє підприємства від досить значної плати за послуги посередництва глобальних дистрибутивних систем (GDS) і від агентської комісії. Реінжиніринг інтегрованих бізнес-процесів Low-Cost авіакомпаній та зональних аеропортів рекомендується здійснювати шляхом

інтерлайн- та код-шерингових угод один з одним та з мережевими перевізниками, все активніше використовуючи традиційні GDS, міграцію з IT-платформ попереднього покоління (в англомовній термінології для них використовують термін *legacy*) на сучасні системи, які раніше використовувались переважно авіакомпаніями з традиційними бізнес-моделями.

Згідно з теорією реінжинірингу можна визначити дві фундаментальні складові РБП в авіаційній сфері: перебудова менеджменту, його орієнтація на процесний підхід, що передбачає відмову від традиційної функціонально-ієрархічної організації управління аеропортом та авіакомпанією, і застосування сучасних інформаційних технологій. Логічним продовженням цього твердження, на нашу думку, є групування процесів змін і удосконалень у нашому конкретному випадку – бізнесу малобюджетних перевезень, - за двома напрямками: реінжиніринг бізнес-процесів і реінжиніринг технологічних процесів. Звичайно, вони пов'язані в єдину систему реорганізації підприємств в цілому.

Таким чином, реінжиніринг конкретних бізнес-процесів малобюджетних авіаперевезень рекомендується реалізувати через удосконалення технологічних операцій та оптимізацію витрат ресурсів на них в ланцюгу формування, надання та використання авіатранспортної послуги за участю як аеропорту так і авіакомпанії.

Для суто пасажирських перевезень стратегія реінжинірингу досить складна, тому що авіакомпанії місцевого базування можуть не мати необхідного типу літаків у наявності або комерційних прав на подібні перевезення, а зональний аеропорт – необхідної наземної інфраструктури. Більш очікуваним є розвиток за рахунок залучення пасажирів, які раніше літали рейсами традиційних авіакомпаній як в економічному, так і в бізнес-класі. А це вже вимагає кардинальних змін самої стратегії низькоцінового авіабізнесу, розрахованого на «економних» пасажирів. Залучити бізнес-

мандрівників на власний веб-ресурс авіакомпанії не так просто, як пасажирів інших категорій. Є багато причин, з яких бізнес-пасажир не стане бронювати квиток через веб-сайт авіакомпанії, а захоче звернутися до агента.

Тому можна порекомендувати авіапідприємствам заключення корпоративних угод з туристичними агентствами, які дають їм знижку в залежності від обсягів замовлень, а деякі потенційні пасажирів взагалі не мають корпоративної кредитної карти. Щоб отримати доступ до бізнес-мандрівників через агентства, авіакомпаніям треба використовувати традиційні глобальні системи дистрибуції, які вимагають додаткових витрат.

Вихід бізнесу на нові товарні ринки, загострення конкуренції та розвиток партнерських програм спонукають малобюджетних авіаперевізників шукати нові канали дистрибуції і нові підходи до дистрибуції та їх використання у своїй діяльності. Це дозволить скоротити витрати та автоматизувати дистрибуцію послуг, звітність та якість задоволення потреб у вантажних та пасажирських авіаперевезеннях порівняно з існуючими паперовими технологіями, що забезпечить конкурентоздатність зональних аеропортів і Low-Cost авіакомпаній.

Необхідно акцентувати увагу на корпоративній участі підприємств територіального кластеру в організації діяльності авіапідприємств-дискаунтерів в нових умовах та формування маркетингової системи, адекватної вимогам зовнішнього середовища і інтереси територіального бізнесу.

Авіапідприємства-дискаунтери повинні заощаджувати, тому самостійно займаються маркетингом і рекламою. Їх маркетингова стратегія – підтримувати низькі ціни, доносити інформацію про них до клієнтів і забезпечувати адекватний витратний рівень сервісу. Скромний бюджет заставляє вдаватися до оригінальних брендінгових ідей:

- ототодження бренду зонального аеропорту з бізнес-привабливістю та історико-культурною цінністю території його тяжіння;

- надання ексклюзивних та унікальних послуг авіаційного бізнесу, сервісу, наземної інфраструктури;

- створення територіальної корпоративної культури ефективного співіснування та взаємодії місцевої влади, місцевої бізнес-еліти, місцевої громади;

- інвестування розбудови інфраструктури спільного користування – транспорту, готельного і торгового господарства та інше.

Реалізація програми реінжинірингу може здійснюватися у різних аспектах: перший варіант - здійснюється технологічна реорганізація виробничих процесів, далі - перепроєктування окремих бізнес-процесів, а в результаті - повна реструктуризація організаційної структури і бізнесу підприємства. По-другому варіанту необхідно йти зворотнім шляхом. Вибір варіанта залежить від цілей, що обираються у межах реалізації реінжинірингу, які, в свою чергу, формуються в залежності від стратегічних пріоритетів підприємства.

Основні програми (проекти) реінжинірингу кластерного авіабізнесу сконцентровані нами на рис. 3.5. Ці пропозиції розділені на два напрямки: реінжинірингу процесів-технологій та бізнесу.

Найбільш виправданими програмами спрощення авіаційного бізнесу є:

- введення електронних квитків і поетапний вивід з оборту паперових перевізних документів;

- сумісне використання стійок самореєстрації на рейс;

- застосування бар-кодів на посадочних талонах;

- використання технологій радіочипів;

- автоматизація інтерлайн-системи.

Багато послуг, що не пов'язані безпосередньо з перельотом таких як наземне обслуговування пасажирів, маркетинг, бухгалтерія рекомендується передати в аутсорсинг.



Рис. 3.5. Основні програми реінжинірингу малобюджетного авіабізнесу
(розроблено авторами)

Використання РБП є загальновизнаним способом оновлення, покращення діяльності чи перебудови підприємства. Для малобюджетних авіаперевізників та зональних аеропортів існують певні обмеження: значне скорочення чисельності персоналу – може бути неможливим з суто технологічних причин. На заваді стає також наявність бізнес-процесів, що

не піддаються реінжинірингу і перш за все утримання задовільного рівня технічної, технологічної (safety, security, environmental protection), і комерційно-економічної безпеки авіаперевізника.

Управління реінжинірингом авіаційних бізнес-процесів в кластері здійснюється з метою ефективного транспортно-логістичного забезпечення перевезень вантажів і пасажирів малобюджетним зональним аеропортом та Low Cost авіакомпаніями, що буде сприяти іміджу привабливості території, зростанню експорту продукції підприємств кластеру, інтенсивному притоку капіталу, нарощуванню пасажирських та вантажних потоків та інше. Розроблений авторами функціонально-процесний механізм управління, представлений на рис. 3.6 формується на принципах:

- використання інноваційних факторів удосконалення (реінжинірингу) бізнес-процесів, орієнтованих на сучасні інформаційні технології;
- економного режиму витрат ресурсів авіапідприємств та їх клієнтів;
- оптимізації вартості перевезень у сумарних витратах логістичних потоків перевезень (постачань);
- координації і синхронізації технологічних і бізнес-процесів господарюючих суб'єктів логістичного ланцюга автотранспортної послуги починаючи від виконання потреби в перевезеннях і до кінцевої точки доставки об'єкта;
- ситуалізації бізнес-процесів транспортно-логістичної діяльності необхідної для реалізації потреб громади і продукції підприємств свого територіального кластеру;

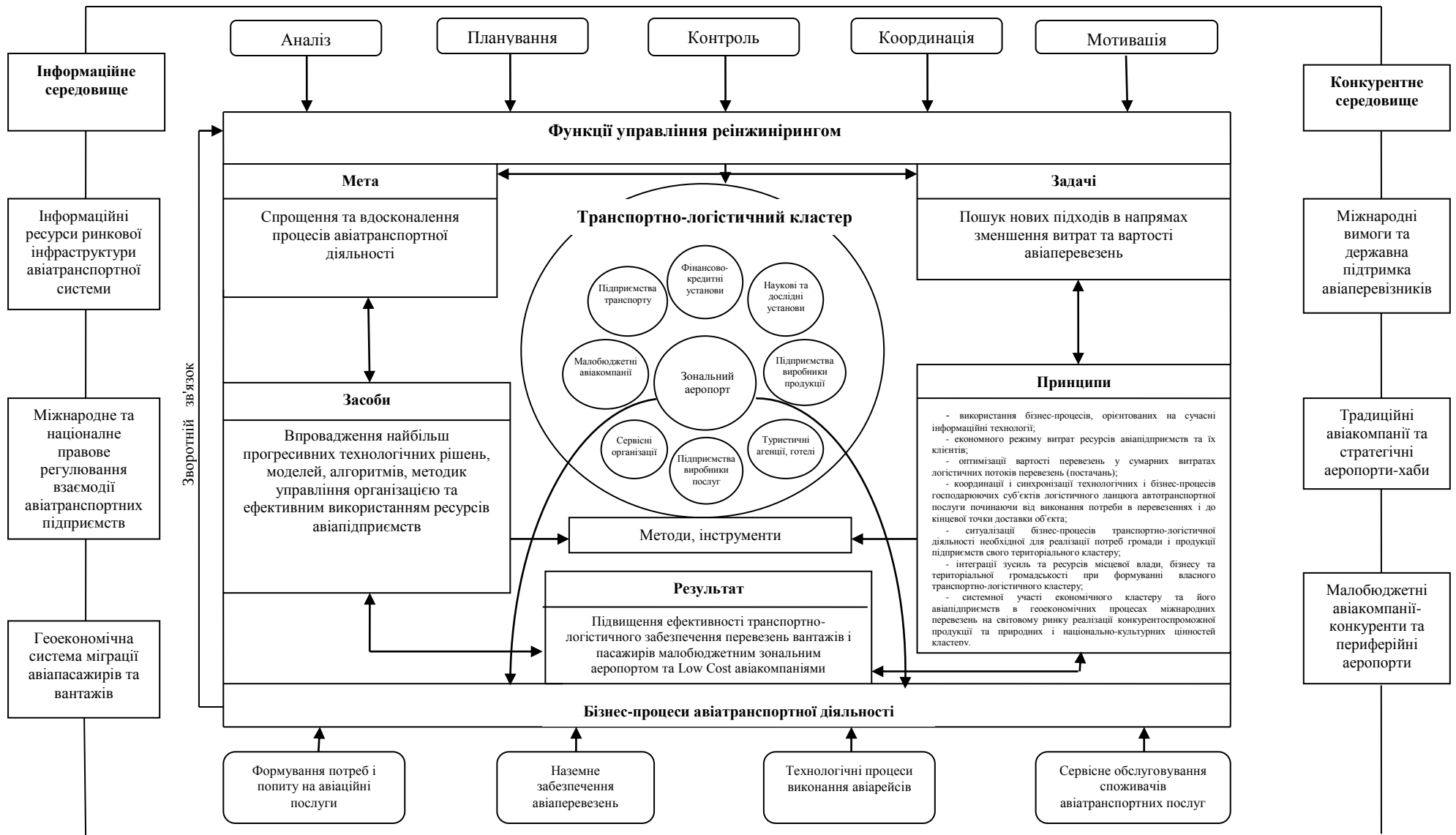


Рис. 3.6. Структура функціонально-процесного механізму управління реінжинірингом бізнес-процесів авіапідприємств транспортно-логістичного кластеру (розроблено авторами)

- інтеграції зусиль та ресурсів місцевої влади, бізнесу та територіальної громадськості при формуванні власного транспортно-логістичного кластеру, у тому числі його зонального аеропорту, як портового мінікластеру території авіапідприємства загально-територіального користування, «повітряних воріт» бізнес-кластеру;

- системної участі економічного кластеру та його авіапідприємств в реалізації гео економічних процесах міжнародних перевезень на світовому ринку конкурентоспроможної продукції та природних і національно-культурних цінностей кластеру.

В структурі механізму управління реінжинірингом бізнес-процесів транспортно-логістичного кластеру окрім принципів визначено також ціль і задачі управління бізнес-процесами, функції та очікуваний результат реалізації проектів реорганізації авіапідприємств та їх адаптації до умов кластерної форми господарства.

Реінжинірингові заходи в аеропортах застосовуються недостатньо. Про це свідчить відсутність досліджень і розробок, низький рівень маркетингової діяльності, впровадження нових технологій. Як наслідок, можна відзначити зниження рівня обсягів перевезень більшості периферійних аеропортів, зношеність основних засобів.

Реінжиніринг характеризується високим рівнем ризику, зумовленим дією об'єктивних і суб'єктивних факторів. До суб'єктивних факторів належать: рівень формалізованого представлення бізнес-процесів, дії співробітників, що реалізують РБП; занижений обсяг фінансування проекту; потенціал аеропорту до трансформації.

До об'єктивних факторів слід віднести умови зовнішнього (для аеропорту) середовища.

Можна констатувати, що проведення реінжинірингу бізнес-процесів зонального аеропорту характеризується високим рівнем складності й великим ступенем ризику, що зумовлено, насамперед, значними фінансовими

витратами, тривалістю його здійснення, значущістю врахування людського фактора перетворень, можливими розривами в рівнях теоретичної підготовки ініціаторів РБП й осіб, які його реалізують, відсутністю чіткого уявлення цілей реформування.

Проаналізувавши методики удосконалення бізнес-процесів підприємств, автори дійшли висновку, що загальна схема проведення реінжинірингу підлягає такій логіці: аналіз і побудова моделі “як є”, визначення вимог до нових бізнес-процесів (побудова моделі “як повинно бути”), впровадження перепроєктованих бізнес-процесів. Найбільш складним, найчастіше так і не реалізованим у повному обсязі етапом реінжинірингових заходів є застосування нової моделі в господарській діяльності підприємства. Удосконалення методик реінжинірингу проводиться в напрямках, які деталізують перераховані вище етапи й розширюють інструментарій, що підвищує ефективність його проведення.

З урахуванням вищевикладеного, автори пропонують схему проведення реінжинірингу бізнес-процесів зонального аеропорту представити таким чином (рис. 3.7.). На етапі підготовки аеропорту до реінжинірингу шляхом аналізу цілей аеропорту (A11) і на основі матеріалів попереднього обстеження (A12), з використанням існуючих методик проведення реінжинірингу (B1) визначаються ключові фактори успіху (A13) і цілі реінжинірингу (A14), які пов’язані між собою (що зображено на схемі введенням відповідного зв’язку).

Побудова моделей бізнес-процесів здійснюється з використанням інструментальних засобів моделювання бізнес-процесів (B2). Результатом виконання є моделі бізнес-процесів (A2). Аналіз бізнес-процесів спрямований на одержання деталізованих бізнес-процесів з вузькими місцями (A3) і передбачає порівняння з метриками еталонних бізнес-процесів (B31), а також застосування доступних методів (імітаційного, вартісного та інших) (B32).

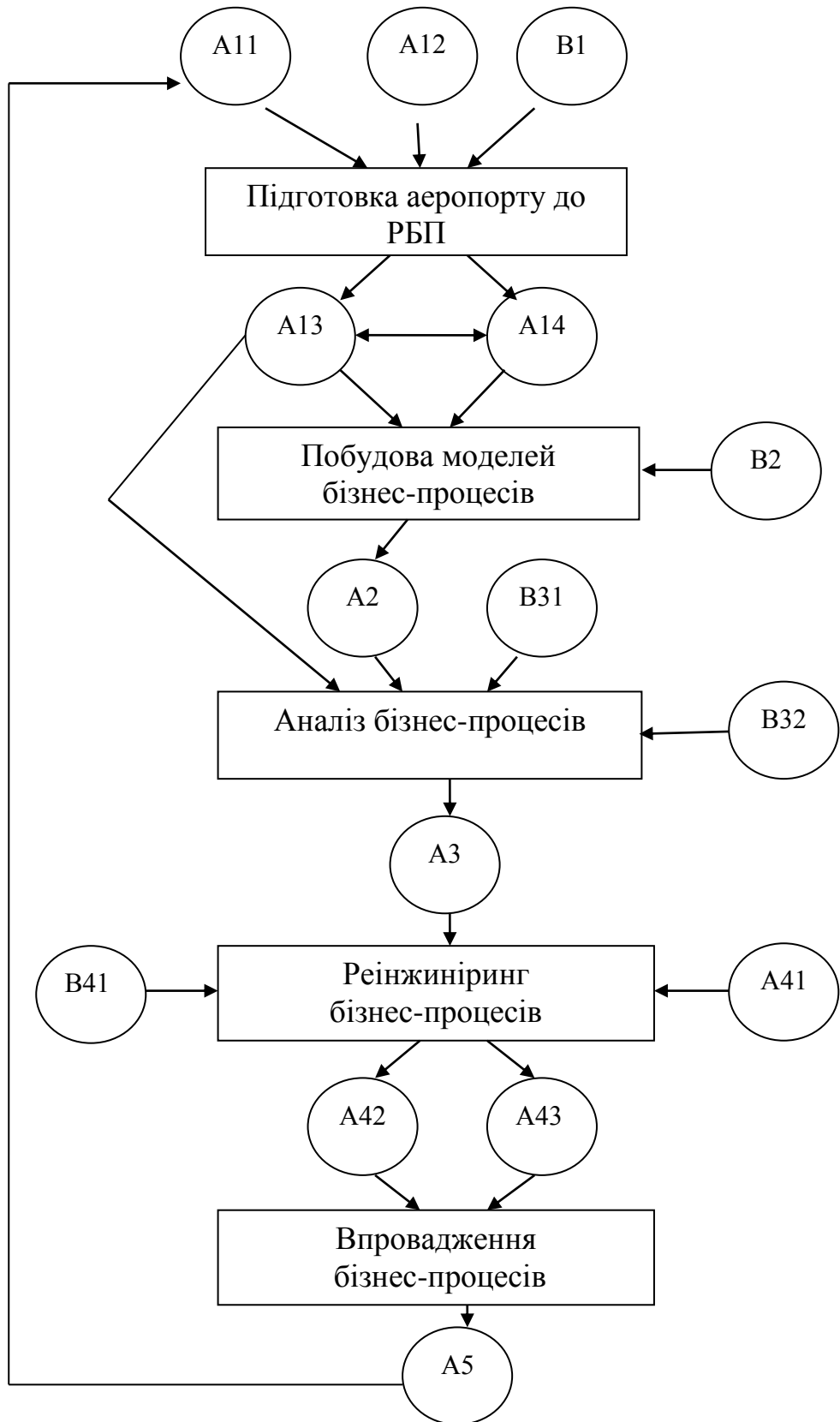


Рис. 3.7. Схема проведення РБП зонального аеропорту (розроблено авторами)

Для проведення реінжинірингу бізнес-процесів необхідна модель організаційної структури аеропорту (A41) і знання референтних моделей аеропортів галузі (B41).

У результаті реінжинірингу повинні бути отримані описи нових бізнес-процесів (A42), а також нові посадові інструкції співробітників, залучених у перспективні бізнес-процеси (A43).

У результаті впровадження будуть отримані перепроєктовані бізнес-процеси аеропорту (A5), після чого аналізують, наскільки досягнуто цілі аеропорту (A11), тобто введено зворотний зв'язок між перепроєктованими бізнес-процесами аеропорту (A5) й цілями аеропорту (A11). Процес може повторюватись циклічно декілька разів до повного досягнення цілей аеропорту.

Транспортні послуги зонального аеропорту мають більш конкретну орієнтованість на споживача. Це потребує переосмислення суті бізнесу не як сукупності ієрархічно взаємопідлеглих найпростіших завдань, а як єдиного цілісного бізнес-процесу, головним завданням якого є мета – задоволення постійно зростаючих потреб підприємств і громадян зони, що обслуговується зональним аеропортом. Якщо основні бізнес-процеси зонального аеропорту до реінжинірингу – це процеси, що стосуються пасажирських та вантажних перевезень, а допоміжні бізнес-процеси (тобто бізнес-процеси, що підтримують перебіг основних бізнес-процесів) пов'язані з матеріально-технічним забезпеченням, управлінням інфраструктурою, управлінням персоналом, юридичним забезпеченням тощо. То після реінжинірингу бізнес-процеси зонального аеропорту мають логістичні функції спрямовані на забезпечення авіатранспортних потреб підприємств і громадян зони, що обслуговується зональним аеропортом.

Узагальнені бізнес-процеси: навчання керівників і фахівців; відстеження конкурентів; розробка нових видів продукції; вибір і сертифікація постачальників сировини; вибір і сертифікація постачальників

обладнання; робота з управління якістю продукції; моніторинг потреб покупців; підвищення знань постачальників; формування й сертифікація мережі збуту; визначення вимог до нових продуктів; реклама товарів; маркетинг і просування компанії.

Для реалізації запропонованих програм запровадження реінжинірингу бізнес-процесів в зональних аеропортах бізнес-кластерів розроблено схему відповідного механізму управління (рис. 3.8).

У формуванні такого механізму необхідною умовою його є оптимальне співвідношення категорій «ціль», «задачі», «засоби», «результат». Механізм представляє собою складну, багатопланову систему, всі аспекти якої мають важливе значення для діяльності підприємства. В структуру механізму взаємопов'язані мета, об'єкт, предмет, принципи і процеси управління реінжинірингом та методичний інструментарій, що реалізує поставлені завдання на основі загальних теоретико-методологічних основ реінжинірингу, менеджменту, фінансів, маркетингу, логістики, інформаційних технологій з урахуванням функціональних та організаційних особливостей економіки і організації зонального аеропорту в умовах посилення процесів глобалізації і безперервної динаміки зростання інформаційного насичення суспільства.

Метою механізму управління реінжинірингом бізнес-процесів (РБП) зонального аеропорту є вдосконалення бізнес-процесів аеропорту для забезпечення та посилення конкурентоспроможності в умовах нестабільності та мінливості зовнішнього середовища. Після проведення реінжиніринг бізнес-процеси зонального аеропорту розширюються та набувають ознак бізнес-процесів логістичної діяльності. У результаті відбувається підвищення ефективності діяльності зонального аеропорту внаслідок переорієнтації транспортних послуг, техніки, технології і їх ресурсного забезпечення у відповідності до авіатранспортних потреб підприємств і громадян зони кластеру, що обслуговується зональним аеропортом.

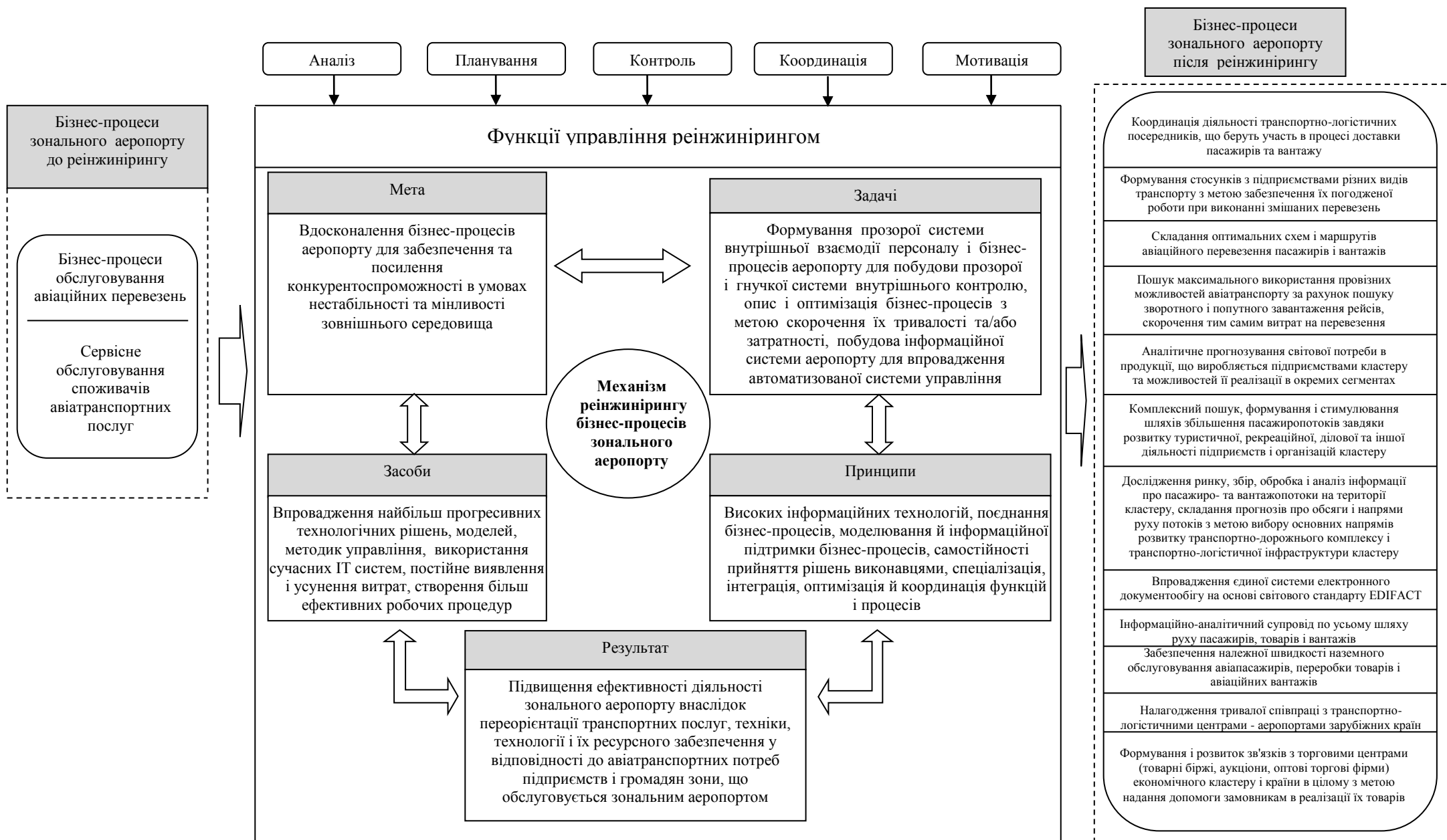


Рис. 3.8. Структура механізму управління реінжинірингом бізнес-процесів зонального аеропорту (розроблено авторами)

3.3. Механізм управління авіаційним ядром кластеру (на прикладі ПОКП «Аеропорт-Полтава»)

Зональний аеропорт, як і кожний сучасний аеропорт має перш за все задовольняти потреби населення України та інших держав у авіаційних послугах, гарантувати експлуатантам повітряного транспорту – пасажирам, клієнтурі, орендарям, концесіонерам та іншим – рівні можливості щодо надання послуг згідно з їх вимогами, а також ефективно експлуатувати і розширювати виробничі потужності відповідно до потреб підприємств і громадськості територіального кластеру за умови забезпечення життя, здоров'я, майнових інтересів користувачів, дотримання чинних вітчизняних і міжнародних умов, норм, правил функціонування аеропорту.

Підвищена увага до комплексної реконструкції транспортно-логістичної системи України пов'язана з проблемами радикальної зміни інвестиційної політики в державі з метою її впливу на інвестиційний процес за допомогою ринкових регуляторів, таких як: податковий – за рахунок зниження податків, надання податкових пільг, норм прискореної амортизації, здійснення її індексації; фінансово-кредитний – за рахунок зміни резервної норми, операцій на фондовому ринку, ставок банківських відсотків; ціновий – за рахунок зниження вартості енергоносіїв і транспортних тарифів; митний – за рахунок зниження мита. Але в умовах бюджетних обмежень надзвичайно важливим є активізація не тільки державних, але і корпоративних та приватних інвестицій. Приведення авіатранспортної інфраструктури у відповідність з міжнародними вимогами є важливою складовою частиною стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності української економіки на світовому ринку. З погляду оцінки інвестиційної привабливості та обґрунтування інвестиційних рішень повинні закладатися як фінансові інтереси окремих

аеропортів та інвесторів, так і перш за все економічні інтереси території тяжіння для кожного з цих аеропортів.

Створення інфраструктури аеропортів потребує інвестування значних коштів у всьому світі. Як відомо, тільки реконструкція 15 аеропортів у Європі потребує більше ніж \$43 млрд.

Причиною державної уваги до інвестицій у будівництво та розширення периферійних аеропортів є можливість створення нових робочих місць і стимулювання розгортання нових видів бізнесу. Очікування нової ділової активності спричиняє відповідне планування. Особливо важливими при вирішенні проблем щодо інвестування залишаються питання не відповідності законодавства, не стабільної політичної ситуації, високих податків, а на територіальному рівні – недостатня орієнтація бізнесу на міжнародні ринки та експорт продукції.

Відсутність нової інфраструктури неминуче стає важким тягарем для економіки, навколишнього середовища, пасажирів і всіх зацікавлених сторін. Недостатні потужності також приведуть до зниження рівня конкуренції між аеропортами, оскільки перевантаженість є перешкодою для залучення нових компаній і більшої кількості пасажирів та вантажів. Конкурентоспроможність будь-якого підприємства, та аеропорту зокрема, визначається його техніко-технологічними можливостями, що в свою чергу залежить від темпів інноваційного відновлення та розвитку матеріально-технічної бази, рівня розвитку територіального підприємства, природних, кліматичних, інтелектуальних ресурсів.

Нові класичні умови господарювання вимагають від аеропортів постійного інноваційного оновлення матеріально-технічної бази транспортного виробництва з метою забезпечення високого рівня конкурентоспроможності транспортних послуг аеропортів. Існуюча проблема пов'язана з дефіцитом інвестицій, що змушує уряд країни здійснювати постійний пошук джерел

фінансування, розробляти та впроваджувати нові інвестиційні технології по залученню та акумуляції коштів, створювати ефективні схеми фінансування інноваційних проектів та програм. Але у теперешній час інвестиційна активність в Україні істотно зменшилась. Ринок інвестицій характеризується великим попитом і незначною пропозицією. Інвестори здійснюють задачу вибору найбільш привабливого об'єкту інвестиційних вкладень на основі порівняння показників інвестиційної привабливості кожного підприємства. Така ситуація підштовхує до інтеграції зусиль територіальної громади, влади, бізнесу.

В Україні у 2013 році налічувалося 26 діючих аеропортів [81]. З них 9 аеропортів є аеропортами загальнодержавного значення: Бориспіль, Дніпропетровськ, Донецьк, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Сімферополь, Харків, Запоріжжя. Аналіз діяльності аеропортів України показує, що злітно-посадкові смуги (ЗПС) аеропортів загальнодержавного значення можуть приймати середньомагістральні літаки (Airbus A320, Boeing 737). Але майже всі аеродромні споруди і мережі, термінали та привокзальні площі потребують реконструкції.

Аеропорти, які не відносяться до стратегічних, виконують значно менший обсяг обслуговування авіаційних перевезень. Нестратегічні аеропорти не мають можливості розвиватися за власні кошти, а сертифікаційна придатність підтримується місцевими органами влади шляхом надання пільг та дотацій. Так, в ПОКП «Аеропорт-Полтава» з обласного бюджету були спрямовані кошти у 2008 році у розмірі 1280,0 тис.грн, у 2009 році – 2115,5 тис.грн., у 2010 році – 2300,0 тис.грн., у 2011 році – 2600,0 тис.грн [88].

Аеропортові технології, технічний стан споруд, будівель, систем та обладнання більшості українських регіональних аеропортів не відповідає сучасним вимогам (більшість аеровокзалів та аеродромів були збудовані в 60-х та 70-х роках минулого століття). Основним проблемним питанням, яке

потребує негайного вирішення, є технічна невідповідність аеропортів України вимогам Міжнародної організація цивільної авіації (ICAO) та Міжнародної асоціації авіаційного транспорту (IATA). Під технічною невідповідністю слід розуміти сукупність наступних проблем:

- недостатня пропускна здатність терміналів;
- недостатня кількість місць для паркування повітряних суден;
- значний ступінь зношеності основних фондів та виробничого обладнання;
- капітальні будівлі та споруди (в тому числі злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки та перонно-вокзальні комплекси) потребують негайної реконструкції.

Стан об'єктів неавіаційної діяльності не кращий.

Керівництво аеропортів має усвідомлювати існування потреби у підвищенні ефективності роботи задля збереження клієнтів. Керівникам аеропортів для того аби витримати такі скрутні часи потрібно балансувати між зменшенням польотів і пасажирів та витратами на підтримання високого рівня безпеки. Але й споживачам авіатранспортних послуг слід враховувати, що зональний аеропорт – це транспортно-логістичний центр спільного користування, фактично транспортний аутсорсер їх бізнес-діяльності.

Авторами пропонується реорганізація периферійного аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» в статус зонального аеропорту транспортно-логістичного кластеру з функціями координаційного логістичного центру міжнародних міжгалузевих пасажирських і вантажних перевезень, виконуваних відповідно до потреб громадськості, бізнесу, місцевої влади і загальнодержавних інтересів з метою підвищення конкурентоспроможності продукції транспортно-логістичного кластеру та максимізації доходів від її експорту.

ПОКП «Аеропорт-Полтава» має ряд певних переваг:

- вигідне географічне розміщення (розташований у центральній часті України) дозволяє забезпечити оптимальне співвідношення між часом польоту та витратами на його забезпечення;

- наявність поблизу повітряних коридорів, у тому числі міжнародних, що з'єднують захід та схід, південь та північ;

- розташування поблизу центрального, східного, південно-східного регіону України;

- наявність в містах Харкові та Полтаві митних органів дозволяє мати реальну можливість спільного використання аеропорту для проведення внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень;

- розташування у північно-західній частині міста Полтава забезпечує в повному обсязі безпеку використання зльоту та посадок повітряних суден в межах потрібного повітряного простору (відсутність природних, штучних перешкод та населених пунктів в зонах зльоту, підходу та посадки повітряних суден).

Підвищення ефективності діяльності зонального аеропорту «Полтава» внаслідок переорієнтації транспортних послуг, техніки, технології і їх ресурсного забезпечення у відповідності до авіатранспортних потреб підприємств і громадян зони, що обслуговується зональним аеропортом дасть можливість аеропорту отримати статус міжнародного, приймати середньомагістральні повітряні судна світового рівня, якісно забезпечити обслуговування пасажирів, здійснювати як внутрішні так і міжнародні авіаційні перевезення, виконувати логістичні, координаційні, інформаційні послуги для підприємств кластеру.

Нові функції вимагають зміни бізнес-процесів ПОКП «Аеропорт-Полтава», які автори вважають за доцільне провести за допомогою реінжинірингу бізнес-процесів аеропорту за схемою проведення реінжинірингу бізнес-процесів представленою авторами на рис. 3.9.

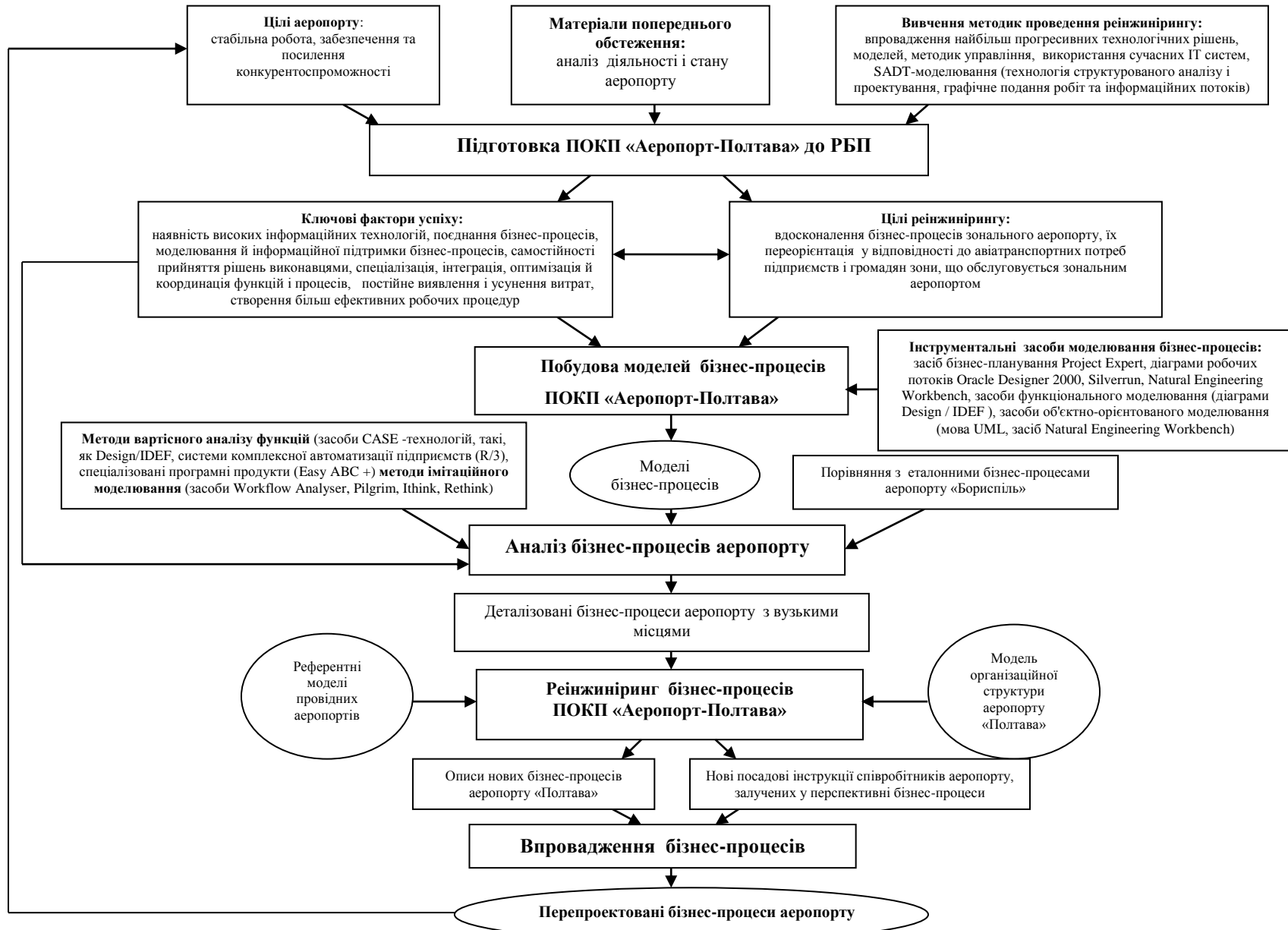


Рис. 3.9. Схема проведення РБП зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» (розроблено авторами)

На етапі підготовки ПОКП «Аеропорт-Полтава» до реінжинірингу аналізуємо і визначаємо цілі аеропорту: стабільна робота та забезпечення і посилення конкурентоспроможності в умовах нестабільності та мінливості зовнішнього середовища (рис. 3.9).

На основі матеріалів попереднього обстеження (аналізу діяльності і стану аеропорту), з використанням існуючих методик проведення реінжинірингу визначаються ключові фактори успіху і цілі реінжинірингу, які пов'язані між собою (що зображено на схемі введенням відповідного зв'язку).

Цілями реінжинірингу ПОКП «Аеропорт-Полтава» є вдосконалення бізнес-процесів зонального аеропорту, їх переорієнтація у відповідності до авіатранспортних потреб підприємств і громадян зони, що обслуговується зональним аеропортом ПОКП «Аеропорт-Полтава».

Побудова моделей бізнес-процесів аеропорту здійснюється з використанням інструментальних засобів моделювання бізнес-процесів (засіб бізнес-планування Project Expert, діаграми робочих потоків Oracle Designer 2000, Silverrun, Natural Engineering Workbench, засоби функціонального моделювання (діаграми Design / IDEF), засоби об'єктно-орієнтованого моделювання (мова UML, засіб Natural Engineering Workbench)). Результатом виконання є моделі бізнес-процесів.

Аналіз бізнес-процесів спрямований на одержання деталізованих бізнес-процесів з вузькими місцями і передбачає порівняння з метриками еталонних бізнес-процесів провідних аеропортів (аеропорт «Бориспіль»), а також застосування методів вартісного аналізу функцій і динамічного імітаційного моделювання для аналізу реалізації статичної моделі бізнес-процесів з позиції ефективності і достатності ресурсів.

Так, статичний вартісний аналіз функцій дозволяє виявити: найбільш трудомісткі і витратні функції; функції, що не вносять внесок до утворення прибутку; функції з низьким коефіцієнтом використання ресурсів. Вартісний аналіз функцій реалізується або за допомогою засобів CASE-технологій,

таких, як Design/IDEF, або за допомогою систем комплексної автоматизації підприємств, наприклад, R/3, або за допомогою спеціалізованих програмних продуктів, таких, як Easy ABC +. Для динамічного аналізу бізнес-процесів використовуються методи імітаційного моделювання, які дозволяють генерувати статистику виконання безлічі бізнес-процесів одного або декількох типів за тривалий період часу. При цьому велике значення надається аналізу вузьких місць в організації бізнес-процесів, пов'язаних з перевантаженням ресурсів, утворення черг, або навпаки недовантаженням ресурсів. До відомих засобів імітаційного моделювання відносять Workflow Analyser, Pilgrim, Ithink, Rethink тощо.

Для проведення реінжинірингу бізнес-процесів необхідна модель організаційної структури ПOKП «Аеропорт-Полтава» і знання референтних моделей провідних аеропортів галузі.

У результаті реінжинірингу отримуємо описи нових бізнес-процесів аеропорту, а також нові посадові інструкції співробітників аеропорту, залучених у перспективні бізнес-процеси.

У результаті впровадження отримуємо перепроєктовані бізнес-процеси ПOKП «Аеропорт-Полтава» (рис. 3.10), після чого можна проаналізувати, наскільки досягнуто цілі аеропорту, тобто вводимо зворотний зв'язок між перепроєктованими бізнес-процесами аеропорту й його цілями.

Процес може повторюватись циклічно декілька разів до повного досягнення цілей аеропорту.

Збільшення авіаційних перевезень з зонального аеропорту ПOKП «Аеропорт-Полтава» передбачає зростання обсягів продукції підприємств транспортно-логістичного кластеру.

Перепроєктовані бізнес-процеси ПОКП «Аеропорт-Полтава»

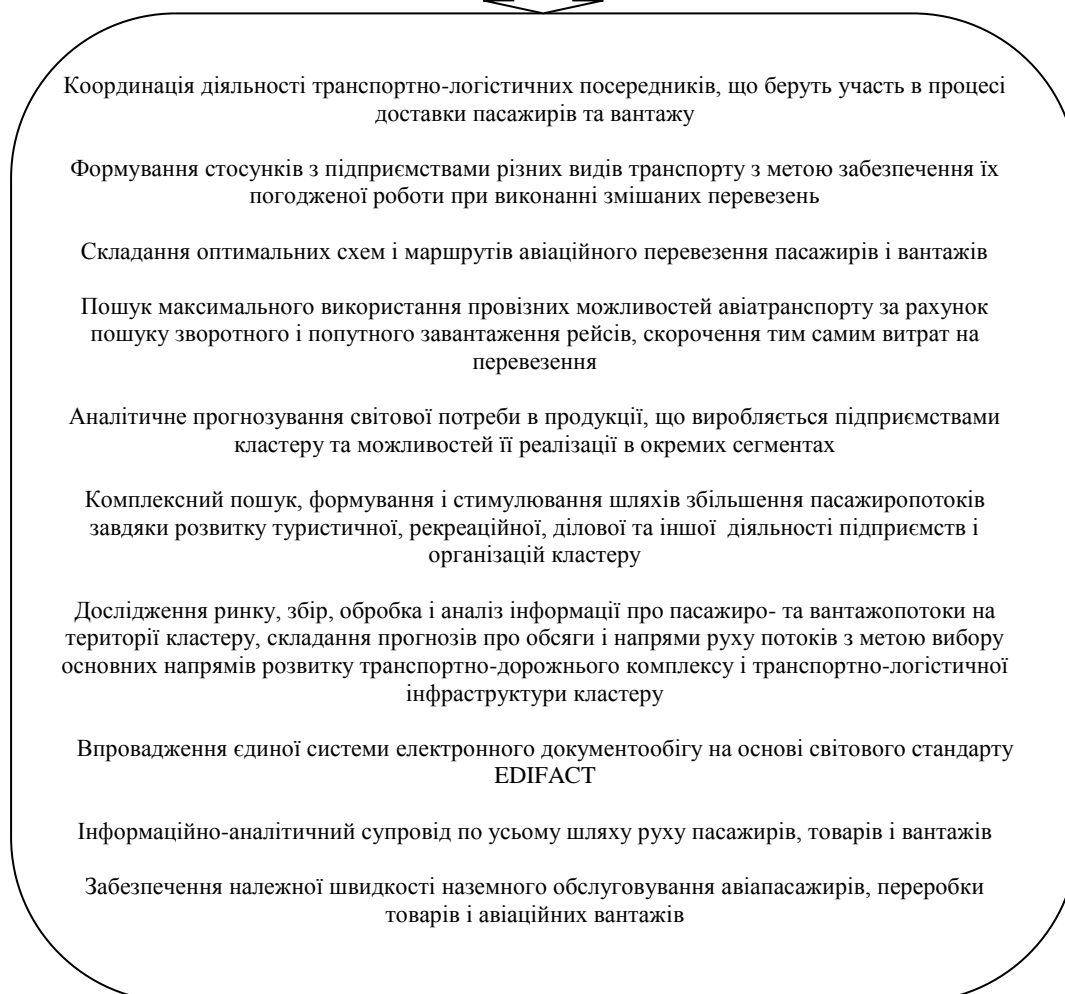


Рис. 3.10. Перепроєктовані бізнес-процеси ПОКП «Аеропорт-Полтава» після реінжинірингу бізнес-процесів (розроблено авторами)

Головним Полтавським управлінням економіки облдержадміністрації розроблена «Програма економічного і соціального розвитку області на 2012 рік та основні напрями розвитку на 2013 і 2014 роки» у відповідності з основними положеннями, визначеними Державною програмою економічного і соціального розвитку України на 2012 рік та основними напрямками розвитку на 2013 і 2014 роки. Програма є невід’ємною складовою обласної Програми економічних реформ на 2010-2014 роки «Успішна Полтавщина – заможна територіальна громада. Будуємо разом». Основні показники розвитку наведені в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Основні напрями розвитку Полтавської області на 2013-2014 роки
(Програма економічного і соціального розвитку Полтавської області на 2012 рік та основні напрями розвитку на 2013-2014 роки) [88]

Показник	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Валова додана вартість у фактичних цінах, млрд. грн.	19,7	28,4	32,5	37,1	41,6	44,05	46,5
Індекс промислової продукції, %	84,3	112,6	100,1	107,5	107,4	107,3	107,0
Індекс сільськогосподарського виробництва, %	99,0	89,4	133,1	100,1	106,5	105,4	104,3
Обсяг експорту товарів, млн. дол. США	1264,4	2219,7	2500,0	2690,0	2910,0	3030,0	3150,0

Експертний прогноз фахівців Полтавського обласного Комітету з економічних реформ передбачає збільшення можливостей експорту продукції. За рахунок нарощування обсягів промислового та сільськогосподарського виробництва в базових галузях приріст експорту товарів у 2011 році збільшився на 12,6% і досяг 2500,0 млн. дол. США. У 2012-2015 роках прогнозується зростання експорту товарів в межах від 7,6% до 8,2% щорічно, який в 2015 році становитиме 3150,0 млн. дол. США (табл.3.1).

На думку авторів, зростання експорту продукції при створенні транспортно-логістичного кластеру для авіаційних перевезень з зонального аеропорту «Полтава» можливе за рахунок:

- збільшення обсягів продукції екологічно чистих овочів та фруктів;
- розвитку туристичних, екскурсійних послуг в історичних місцях Полтавщини;
- розвитку санітарно-курортних послуг в екологічно чистих місцях Полтавської області, в тому числі у всеукраїнському курорті Миргород;
- залучення до всесвітньо відомих національних українських традиційних акцій типу Сорочинській ярмарок.

Для здійснення запропонованих напрямів передбачається інвестування у створення транспортно-логістичного центру на базі зонального аеропорту, відновлення старих та будівництво нових спеціальних сховищ для зберігання овочів, фруктів, відновлення сполучення залізниці з зональним аеропортом, реконструкцію та розбудову терміналів.

За офіційними даними Міністерства транспорту і зв'язку України, авіаційна галузь, на поточний період часу, відчуває дефіцит у фінансових ресурсах, і вимагає значних капітальних вкладень. Встановлено, що в цілому для розвитку авіаційних підприємств необхідно близько 59,6 млрд. грн. інвестицій, з яких 55,4 млрд. грн. повинні бути залучені від приватного сектору, причому основними об'єктами інвестування стануть проекти модернізації та реконструкції аеропортової інфраструктури.

На етапі будівництва, коли ризик збільшення витрат на виплату процентів компенсується інвестуванням основної суми боргового зобов'язання використовуються аеропорти із масштабними будівельними програмами часто тримають певну долю свого боргового портфеля у короткострокових боргових зобов'язаннях, тим самим врівноважуючи ризик підвищення ставки проценту.

Діяльність підприємств потребує раціонального розподілу як залучених, так і власних коштів. Тому приплив інвестиційних ресурсів залежить не тільки від сприятливого інвестиційного клімату, який створює держава та органи місцевого самоврядування, але й від підприємств – користувачів послугами перевезень, особливо коли вони стають засновниками свого територіального аеропорту.

Залучення інвестиційних ресурсів, як показує досвід, відбувається за рахунок: власних коштів аеропортів; міжнародних кредитно-фінансових установ за участі міжнародних організацій; державних та регіональних інвестиційних ресурсів; співробітництва з господарюючими суб'єктами територіального кластеру.

Таким чином, основними інвесторами для аеропортів є: муніципальні органи управління через підтримку аеропортів, які належать до їх власності; закордонні уряди; кредитно-фінансові установи різних країн; безпосередні учасники у діяльності аеропортів авіакомпанії; а також власники аеропортів, якщо він не належить до державної форми власності (рис. 3.11).

Одним із можливих шляхів інвестування є отримання частки уставного фонду в обмін на капіталовкладення у розвиток підприємства.

Із багаторічного досвіду більшості світових аеропортів ми бачимо, що, ставши комерційними об'єктами, вони починають діяти так само, як і будь-який інший бізнес. Це означає, що при зміні форми власності периферійні аеропорти будуть здатні діяти більш гнучко і зможуть відповісти тиску ринку. Але необхідною умовою цього є постійна модернізація, яка, в свою чергу, вимагає пошуку нових джерел фінансування розвитку. У закордонній практиці одним з найважливіших механізмів залучення підприємствами коштів є емісія цінних паперів.

В останні роки і в Україні намітився ряд позитивних тенденцій до розвитку практики емісій цінних паперів як механізму залучення грошових ресурсів. Однак контрольний пакет акцій стратегічних аеропортів має залишатися у держави, а зональні аеропорти територіальних кластерів можуть бути колективною власністю владних і господарюючих суб'єктів свого кластеру. Такий особливий статус транспортно-логістичного ядра кластеру вимагає нестандартного підходу до формування гнучкої тарифної політики. У той же час можлива повна приватизація нестратегічних аеропортів, за умови попередньої домовленості щодо умов приватизації, а також їх перевод у комунальну власність територіальної влади (громади) – адже, з огляду на привабливість для забудовників, ці аеропорти можуть припинити своє існування, змінити сферу своєї діяльності.

У 2012 році з 28 існуючих аеропортів в Україні: 4 аеропорти (13% до загальної кількості аеропортів), мали акціонерну форму власності; 5 аеропортів (17% до загальної кількості аеропортів), мали державну форму

власності; 2 аеропорти (7% до загальної кількості аеропортів) – товариство з обмеженою відповідальністю та 21 аеропортів (63% до загальної кількості аеропортів) комунальної власності. Тому, доцільним є постановка питання щодо проведення подальшого акціонування аеропортів України, для забезпечення можливості залучення фінансових ресурсів шляхом проведення емісії цінних паперів.

Пропонується відпрацювати умови і певні обмеження у розділі акцій виключно серед підприємств і організацій кластеру, зацікавлених у ефективній транспортно-логістичній діяльності свого аеропорту, як об'єкту спільної експлуатації.

В такому випадку ефективність його діяльності буде забезпечуватись:

а) пільговими тарифами на авіатранспортні послуги для підприємств свого територіального кластеру, які являються акціонерами аеропорту (економія на прибутковій складовій тарифів) - E_{nm} ;

б) політикою ресурсозабезпечення і мінімізації витрат на транспортно-логістичні послуги аеропорту як результату впливу масштабу їх виробництва у зв'язку з активізацією кластерного бізнесу, збільшення експорту продукції підприємств кластеру (економія непрямих витрат) - $E_{витр}$;

в) розподілений прибуток (дивіденди) від реалізації послуг аеропорту зовнішнім підприємствам і організаціями, які не являються членами територіального кластеру і обслуговуються за загальноприйнятими діючими міжнародними тарифами і мають прибуткову складову - $E_{зовн}$.

Основною метою емісійної політики авіапідприємства є залучення на фондовому ринку необхідного обсягу фінансових засобів у мінімально можливий термін. Прийняття рішень по інвестиційних проектах ускладнюється різними факторами: вид інвестицій, вартість інвестиційного проекту, множинність доступних проектів, обмеженість фінансових ресурсів, доступних для інвестування, ризик, зв'язаний із прийняттям того чи іншого рішення. Отже, існує безлічі варіантів емісії, кожний з яких відрізняється

унікальним набором параметрів (наприклад, вид цінного папера і набір прав, що закріплюються за її власником, форма і порядок розміщення і т.д.) і аеропорту необхідно обрати такий варіант, який би забезпечував максимальну ефективність інвестиційної політики.

Однією з задач емітента при емісії цінних паперів є прийняття таких рішень, які б відповідали фінансовим потребам підприємства, а також, не сприяли б збільшенню трансакційних витрат інвесторів.

Держави і співтовариства, які володіють або управляють аеропортами, але не бажають або матеріально не спроможні вкласти капітал в розширення інфраструктури аеропортів, опиняються під тиском конкуренції. Особливості транспортно-логістичної діяльності зонального аеропорту територіального кластеру дозволяють сформувати власну систему комплексного інвестування ефективного розвитку аеропорту, відображену на рис. 3.11.

Процес здійснення інвестиційних вкладень завжди пов'язаний із довгостроковим відверненням фінансових, матеріальних та інших засобів, тому його необхідно здійснювати з урахуванням деякої перспективи, яка повинна міститись в розробці стратегії. При формуванні інвестиційної стратегії слід враховувати основні загальні цілі економічного розвитку аеропорту.

Чинники, що впливають на ефективність інвестицій в аеропорти, можна об'єднати в дві групи: зовнішні (чинники макросередовища), на які підприємство не може впливати, та внутрішні (чинники мікросередовища), змінюючи які підприємство впливатиме на ефективність інвестицій.

До зовнішніх чинників належать нормативно-правове забезпечення, грошово-кредитна, фіскальна та амортизаційна політика, розвиток ринкової інфраструктури, рівень реальних доходів населення та еластичність попиту на послуги авіаперевезення. Перелік внутрішніх чинників включає рівень менеджменту аеропорту, рівень завантаженості, оновлення матеріально-технічної бази, використання інноваційних технологій, ефективну систему маркетингу та оптимальні джерела інвестиційного капіталу.

Визначення зовнішніх та внутрішніх чинників ефективності інвестицій дає підстави стверджувати, що здійснювати управління ефективністю інвестицій необхідно на макро- та макрорівні.

Роль повітряного транспорту, як каталізатора загального економічного і соціального розвитку, обумовлена швидкістю і гнучкістю, що привноситься повітряним транспортом в загальну систему перевезень, що сприяє розширенню системи ринків для багатьох видів продукції і взаємообміну між державами ідеями, професійним досвідом і майстерністю.

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, і забезпечити відповідний розвиток головних складових транспортно-логістичного кластеру – авіакомпаній і аеропортів (у загальному вигляді - авіапідприємств).

У результаті виконання ряду вимог економічний розвиток авіапідприємства, як складової частини авіаційної інфраструктури регіону, має забезпечити підвищення рівня його конкурентоспроможності, покращення фінансово-економічного стану, забезпечення безпеки польотів.

Доцільність і вигоди транспортно-логістичної кластеризації ілюструється на прикладі спеціалізованого підкластеру «Органічного землеробства і зеленого туризму» Північно-Східного кластеру з ядром – зональним аеропортом ПОКП «Аеропорт-Полтава». Системний економічний ефект досягається в результаті скорочення транспортно-логістичних витрат як підприємств кластеру, так і самого аеропорту, а також отримання прибутку від транспортно-логістичного обслуговування зовнішніх замовників.

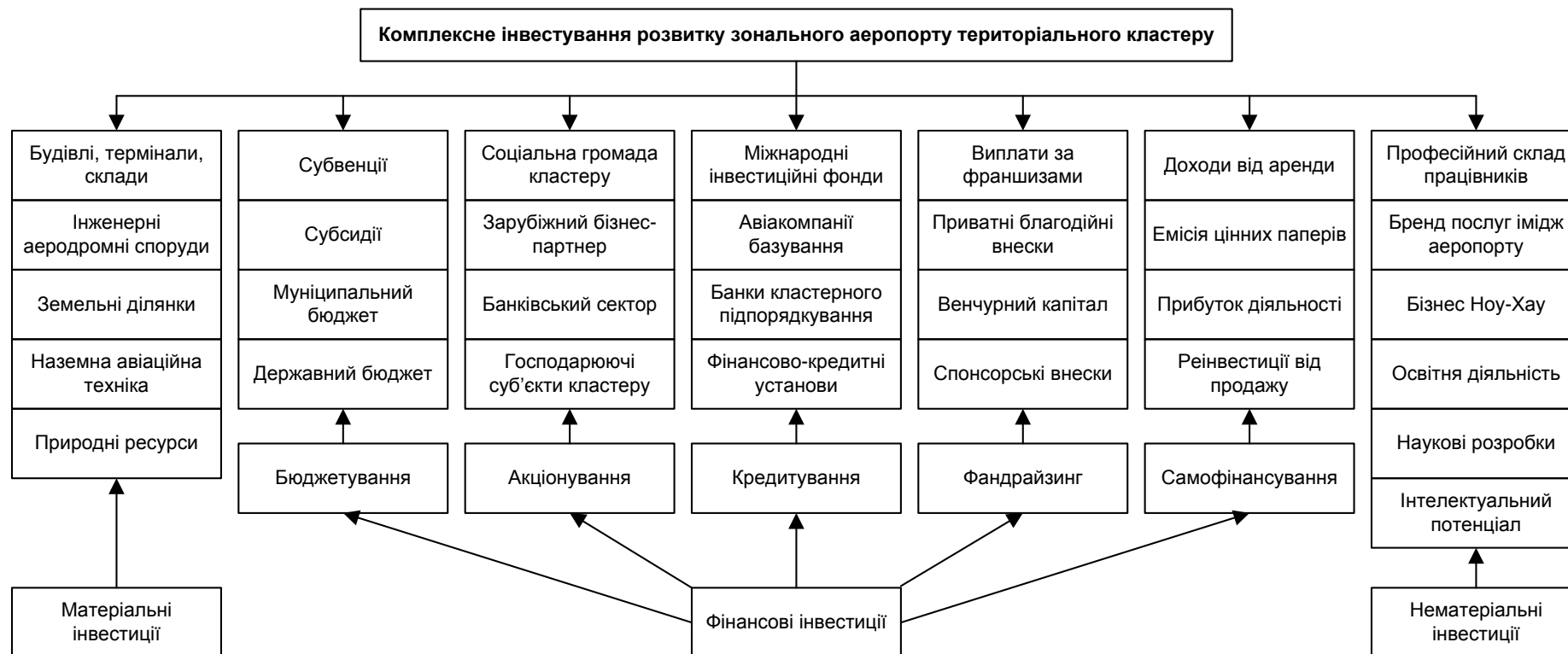


Рис. 3.11. Система комплексного інвестування розвитку аеропорту (розроблено авторами)

Для формалізації моделі розрахунку такого ефекту визначаємо основні параметри задачі:

$i=1, 2 \dots l$ – вид авіатранспортної послуги;

$j=1, 2 \dots n$ – підприємства територіального кластеру;

$j=n+1 \dots m$ – зовнішні замовники послуг аеропорту;

q_{ij} – обсяг i -х послуг наданих j -му замовнику;

t_{ij} – тариф на виконання i -ї послуги для j -го зовнішнього клієнта;

t_i^0 – витрати аеропорту на виконання i -ї послуги;

$Q_i = \sum_{j=1}^m q_{ij}$ – загальний обсяг наданих послуг i -го виду;

$\Delta t_i^{HIB} = f(Q_i)$ – змінні витрати на i -у послугу в залежності від масштабу роботи – загального обсягу цих послуг Q_i за рахунок розподілу непрямих витрат.

Складові комплексного економічного ефекту авіаційних транспортно-логістичних послуг аеропорту:

$$E_{np} = \sum_{i=1}^l q_{ij} (t_{ij} - t_i^0) \quad (3.1)$$

де, E_{np} – економія витрат підприємств територіального кластеру за рахунок пільгових тарифів;

$$E_{зовн} = \sum_{i=1}^l \sum_{j=n+1}^m q_{ij} (t_{ij} - t_i^0) \quad (3.2)$$

де, $E_{зовн}$ – прибуток аеропорту від обслуговування зовнішніх (позакластерних) клієнтів

$$E_{випр} = \sum_{i=1}^l (t_i^0 - \Delta t_i^{HIB}) \sum_{j=1}^m q_{ij} \quad (3.3)$$

де, $E_{випр}$ – економія витрат аеропорту за рахунок перерозподілу непрямих витрат

Сумарний ефект: $E_{кл}$

$$E_{кл} = \sum_{i=1}^l \sum_{j=1}^n q_{ij} (t_{ij} - t_i^0) + \sum_{i=1}^l \sum_{j=n+1}^m q_{ij} (t_{ij} - t_i^0) + \sum_{i=1}^l (t_i^0 - \Delta t_i^{HNB}) \sum_{j=1}^m q_{ij} \quad (3.4)$$

$$t_i^{HNB} = a + \epsilon \sum_{j=1}^n q_{ij}$$

$$Q_i = \sum_{j=1}^n q_{ij}$$

$$q_{ij} = \begin{cases} 1, & \text{якщо є замовлення } j\text{-го клієнта на } i\text{-ту послугу} \\ 0 & \text{при відсутності замовлень на послугу аеропорту} \end{cases}$$

Пріоритетні напрямки розвитку транспортно-логістичної діяльності Північно-Східного економічного кластеру (підкластеру «Органічного землеробства і зеленого туризму») з зональним аеропортом «Полтава» з зазначенням існуючих та прогнозних обсягів спеціалізованого виробництва продукції і послуг підкластеру представлені в таблиці 3.2.

Прогнозування виробництва продукції органічного землеробства (екологічно чисті овочі та фрукти) здійснено за даними виробництва основних сільськогосподарських культур Полтавської області (додаток А) на основі методу екстраполяції ряду динаміки на основі вирівнювання їх за аналітичним рівнянням.

Внаслідок розв'язання рівняння лінійного тренду дістали таку залежність зміни виробництва продукції органічного землеробства (екологічно чисті овочі) у часі:

$$\tilde{y}_t = a_0 + a_1 t = 238,05 + 16,05 t \quad (3.5)$$

де, коефіцієнт регресії $a_1 = 16,05$ тис.тонн характеризує середній щорічний приріст виробництва продукції органічного землеробства (екологічно чисті овочі) за досліджуваний період.

Прогноз виробництва продукції органічного землеробства (екологічно чисті овочі) на 2013, 2014, 2015 роки відповідно складе – 494,85 тис.тонн; 510,9 тис.тонн; 526,95 тис.тонн (табл. 3.2).

Внаслідок розв'язання рівняння лінійного тренду дістали таку залежність зміни виробництва продукції органічного землеробства (екологічно чисті фрукти) у часі:

$$\tilde{y}_t = a_0 + a_1 t = 4,17 + 6,19t \quad (3.6)$$

де, коефіцієнт регресії $a_1 = 6,19$ тис.тонн характеризує середній щорічний приріст виробництва продукції органічного землеробства (екологічно чисті фрукти) за досліджуваний період.

Прогноз виробництва продукції органічного землеробства (екологічно чисті фрукти) на 2013, 2014, 2015 роки відповідно складе – 103,21 тис.тонн; 109,4 тис.тонн; 115,59 тис.тонн (табл.3.2).

Внаслідок розв'язання рівняння лінійного тренду дістали таку залежність зміни виробництва екологічно чистого натурального дитячого харчування у часі:

$$\tilde{y}_t = a_0 + a_1 t = 2,96 + 0,104t \quad (3.7)$$

де, коефіцієнт регресії $a_1 = 0,104$ тис.тонн характеризує середній щорічний приріст виробництва екологічно чистого натурального дитячого харчування за досліджуваний період.

Прогноз виробництва екологічно чистого натурального дитячого харчування на 2013, 2014, 2015 роки відповідно складе – 3,58 тис.тонн; 3,68 тис.тонн; 3,79 тис.тонн (табл.3.2).

Ресурсний потенціал Полтавської області надає значні можливості для розвитку екотуризму. Полтавська область має вигідне геополітичне розташування, до того ж сприятливі природно-кліматичні умови. Станом на 01.07.2012 природно-заповідний фонд (ПЗФ) Полтавської області налічує 384 території та об'єкти загальною площею 142426,8715 га, що складає 4,95 відсотка від загальної площі області. З них 29 мають статус загальнодержавного значення: 2 національні природні парки, 20 заказників, 1 дендрологічний парк, 1 ботанічний сад, 1 ботанічна пам'ятка природи, 4

Таблиця 3.2

Пріоритетні напрямки розвитку транспортно-логістичної діяльності Північно-Східного економічного кластеру [58, 88]

№	Сфера діяльності	Од. вим	Підприємства, організації	Обсяг виробництва					
				2010	2011	2012	2013 прогноз	2014 прогноз	2015 прогноз
1.	Продукція органічного землеробства (екологічно чисті овочі)	млн.грн/ тис.тонн	ПП «Агроекологія», ТОВ «АФ «Маяк», ТОВ «АФ «Дружба», ТОВ «АФ «Пузиківська», ТОВ «АПК Докучаєвські чорноземи», ТОВ «АФ «Пустовітове»	1622,4/ 405,6	2000,8/ 500,2	1967,6/ 491,9	1979,4/ 494,85	2043,6/ 510,9	2107,8/ 526,95
	Продукція органічного землеробства (екологічно чисті фрукти)	млн.грн/ тис.тонн	ПП «Агроекологія», ТОВ «АФ «Маяк», ТОВ «АФ «Дружба», ТОВ «АФ «Пузиківська», ТОВ «АПК Докучаєвські чорноземи», ТОВ «АФ «Пустовітове»	1208,4/ 100,7	1128,0/ 94,0	1096,8/ 91,4	1238,5/ 103,21	1312,8/ 109,4	1387,1/ 115,59
2.	Екологічно чисте натуральне дитяче харчування	млн.грн/ тис.тонн	ВАТ «Хорольський молококонсервний комбінат дитячих продуктів», Дочірнє підприємство "Юність", Дочірнє підприємство "Дитячі продукти"	143,16/ 3,2	149,76/ 3,4	158,00/ 3,5	160,13/ 3,58	164,61/ 3,68	169,53/ 3,79
3.	Туристична діяльність	млн.грн	історико-культурні пам'ятки та санітарно-курортні заклади	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,5
	Всього	млн.грн		2975,66	3280,36	3224,30	3380,03	3523,11	3666,93

парки-пам'ятки садово-паркового мистецтва. Кількість територій та об'єктів місцевого значення становить 355, з яких: 4 регіональних ландшафтних парки, 155 заказників (50 ландшафтних, 3 лісових, 38 ботанічних, 7 загальнозоологічних, 2 орнітологічних, 4 ентомологічних та 51 гідрологічних), 133 пам'ятки природи (12 комплексних, 107 ботанічних, 3 гідрологічних, 2 зоологічні та 9 геологічних), 48 заповідних урочищ, 14 парків пам'яток садово-паркового мистецтва, 1 дендрологічний парк [130].

Пріоритетні напрямки розвитку туристичної діяльності Північно-Східного економічного кластеру представлені в таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

Пріоритетні напрямки розвитку туристичної діяльності Північно-Східного економічного кластеру [88]

Туристична діяльність	
- зелений туризм	100 осель
- історико-культурні пам'ятки та екскурсійні подорожі	Стародавня частина міста Полтави, Історичне поле Полтавської битви, Літературна Полтава (Диканька-Василівка (Гоголеве) – Великі Сорочинці), Літературно-меморіальний музей І.П.Котляревського
- історико-культурна спадщина монастирів Полтавщини	Храми Полтави, Подорож на батьківщину філософа Г.Сковороди, Більське городище (столиця стародавньої Скіфії – Гелон), Миколаївська та Троїцька церкви (Диканський район), Спасо-Преображенська церква
- санітарно-курортні заклади	м. Миргород, смт. Нові Санжари
- народні майстри та промисли	с. Опішне – гончарна столиця України, Решетилівські майстри, Полтавський краєзнавчий музей
- пам'ятки природи	Регіональний ландшафтні парки «Диканський», «Нижньоворсклянський», «Кременчуцькі плавні», «Бузковий гай», «Ялинковий гай», «Кочубеївські дуби», «Парасоцький ліс»

Реалізація напрямів та виконання завдань розвитку сфери туризму і діяльності курортів, визначених Програмою розвитку туризму і курортів на 2011 – 2015 роки, дасть змогу до 2015 року забезпечити:

- зростання потоку внутрішніх туристів на 10 відсотків щорічно;
- зростання потоку в'їзних туристів на 10 відсотків щорічно;
- збільшення обсягів наданих туристичних послуг 7 відсотків щорічно;
- збільшення частки сфери туризму і діяльності курортів у валовому внутрішньому продукті до 5 відсотків загального обсягу;
- збільшення на 5 відсотків щорічно кількості готелів та інших засобів тимчасового розміщення;
- збільшення на 5 відсотків щорічно кількості робочих місць у туристично-рекреаційній та туристичній сферах;
- створення умов для впровадження ефективної маркетингової та інформаційної політики з підтримки обласного туристичного продукту на внутрішньому та міжнародному туристичних ринках;
- приведення технічної та функціональної якості обласних об'єктів туристичного відвідування та об'єктів туристичної інфраструктури до сучасних вимог, директив ЄС та рекомендацій ЮНВТО.

Це призведе до збільшення надходжень від обсягу наданих туристичних послуг до 2,5 млн.грн у 2015 році [58] (табл. 3.2).

Згідно експертної оцінки близько 20%-30% від виробленої продукції підприємств кластеру можливо експортувати за допомогою авіаційних перевезень. Це складе у 2015 році 140,83 тис.тонн (105,39 тис.тонн екологічно чистих овочів; 34,68 тис.тонн екологічно чистих фруктів; 0,76 тис.тонн екологічно чистого натурального дитячого харчування).

Розмір очікуваних доходів ПOKП «Аеропорт-Полтава» від авіаперевезення експортних вантажів (екологічно чистих овочів, екологічно чистих фруктів, натурального дитячого харчування) зонального аеропорту ПOKП «Аеропорт-Полтава» у 2015 році складе 17,43 млн.грн (табл. 3.4).

Складські послуги зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» – це послуги з консолідації, прийому, партійності, відправки за рейсами по різним напрямом. Розмір очікуваних доходів від складських послуг зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» у 2015 році складе 1,74 млн.грн (табл. 3.4).

Розмір очікуваних доходів від послуг наземного транспорту (15% загальної вартості перевезення) зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» у 2015 році складе 2,61 млн.грн (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Доходи зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» від надання транспортно-логістичних послуг підприємствам кластеру очікувані у 2015 році (розробка авторів)

№	Вид послуг	Обилиці виміру	Розрахунок	Очікуваний дохід
1.	Авіап перевезення експортних вантажів а) екологічно чисті овочі б) екологічно чисті фрукти в) натуральне дитяче харчування	млн.грн.	$0,1 \cdot 2107,8 / 526,95 \cdot 105,39 \cdot 0,2 = 8,43$ $0,1 \cdot 1387,1 / 115,59 \cdot 34,68 \cdot 0,2 = 8,32$ $0,1 \cdot 169,53 / 3,79 \cdot 0,76 \cdot 0,2 = 0,68$	17,43
2.	Авіатранспортні послуги туризму	млн.грн.	$0,1 \cdot 2,5 = 0,25$	0,25
3.	Послуги наземного транспорту (15% загальної вартості перевезення)	млн.грн.	$17,43 \cdot 0,15 = 2,61$	2,61
4.	Складські послуги (10% загальної вартості перевезення)	млн.грн.	$17,43 \cdot 0,1 = 1,74$	1,74
5.	Інформаційно-технологічні послуги (10% вартості перевезення)	млн.грн.	$(17,43 + 0,25) \cdot 0,1 = 1,77$	1,77
6.	Координаційні послуги (5% вартості перевезення)	млн.грн.	$(17,43 + 0,25) \cdot 0,05 = 0,88$	0,88
	Всього		$17,43 + 0,25 + 2,61 + 1,74 + 1,77 + 0,88 = 24,68$	24,68

Інформаційно-технологічні послуги зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» включають:

- формування стосунків з підприємствами різних видів транспорту з метою забезпечення їх погодженої роботи при виконанні змішаних перевезень;
- пошук максимального використання провізних можливостей авіатранспорту за рахунок пошуку зворотного і попутного завантаження рейсів, скорочення тим самим витрат на перевезення;
- аналітичне прогнозування світової потреби в продукції, що виробляється підприємствами кластеру та можливостей її реалізації в окремих сегментах;
- дослідження ринку, збір, обробка і аналіз інформації про пасажиро- та вантажопотоки на території кластеру, складання прогнозів про обсяги і напрями руху потоків з метою вибору основних напрямів розвитку транспортно-дорожнього комплексу і транспортно-логістичної інфраструктури кластеру;
- інформаційно-аналітичний супровід по усьому шляху руху пасажирів, товарів і вантажів.

Розмір очікуваних доходів від інформаційно-технологічних послуг (10% загальної вартості перевезення) зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» у 2015 році складе 1,77 млн.грн (табл.3.4).

Координаційні послуги зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» дозволяють економити час, що втрачається при відправці продукції із складів готової продукції. Аеропорт проводить координацію діяльності транспортно-логістичних посередників, що беруть участь в процесі доставки пасажирів та вантажу. Розмір очікуваних доходів від координаційних послуг (5% загальної вартості перевезення) зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» у 2015 році складе 0,88 млн.грн (табл. 3.4).

Економічний ефект від кластеризації транспортно-логістичної сфери діяльності за експертними оцінками фахівців Полтавської обласної ради може скласти до 10% очікуваних надходжень, тобто 24,68 млн.грн (табл. 3.4).

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

1. Кластеризація транспортно-логістичного сектору є однією з ефективних форм організації взаємодії учасників повного ланцюга доставки вантажів, що забезпечує конкурентоспроможність транспортно-логістичної продукції на міжнародному, національному, а також регіональному рівнях.

2. Зональний аеропорт, як транспортно-розподільчий центр стає багатофункціональним термінальним авіаційним комплексом, спорудженим у вузлах територіальної транспортної мережі на перетині магістральних шляхів сполучення, який гарантовано забезпечує клієнтуру комплексним транспортно-експедиційним обслуговуванням.

3. Як центр координації транспортно-логістичної діяльності у своєму кластері зональний аеропорт додатково виконує функцію централізованого управління взаємодією різних видів транспорту, щодо наземного перевезення в аеропорт та з аеропорту пасажирів і вантажів, перевантажувальних і інших операцій, пов'язаних із складською переробкою вантажів і сервісним обслуговуванням споживачів і рухомого складу транспортних компаній. Це наглядно відображає концептуальна схема бізнес-кластеру з транспортно-логістичним ядром на базі зонального аеропорту.

4. Концепція створення зонального аеропорту як ядра транспортно-логістичного кластеру реалізується в інтересах розвитку економіки конкретних територіальних об'єднань у зоні тяжіння аеропорту. В роботі розроблено схему бізнес-процесу перетворення транспортно-логістичного зонального аеропорту в ядро кластерної структури, яка включає чотири основних етапи: визначення і обґрунтування доцільності і можливостей формування кластерних структур; визначення принципів і умов формування кластерних структур; формування ядра механізму створення транспортно-логістичного кластеру на базі зонального аеропорту; оцінка функціонування і оцінка потенційної ефективності кластера.

5. Стан економічних відносин, що склався у вітчизняній авіації в результаті її виходу на міжнародний рівень, поставив на перший план проблему конкурентоспроможності авіаперевізників, і перш за все – осучаснення інфраструктури та бізнес-процесів діяльності авіакомпаній та аеропортів, транспортно-логістичне обслуговування підприємств. Реінжиніринг процесів авіатранспортної діяльності при вантажних і пасажирських перевезеннях, орієнтованих на потреби громадськості та бізнесу зони тяжіння аеропорту, забезпечить підвищення конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів бізнес-середовища кластеру.

6. Для реалізації концепції створення зонального аеропорту бізнес-кластеру авторами розроблена програма реінжинірингу авіаційного бізнесу, яка визначає основні цілі і задачі процесів реінжинірингу, орієнтовані на переорієнтацію транспортних послуг, техніки, технології і їх ресурсного забезпечення у відповідності до авіатранспортних потреб підприємств і громадян зони, що обслуговується аеропортом; основні напрямки і зміст реорганізації аеропорту; результати впливу реінжинірингу авіабізнесу на диверсифікацію бізнесу і продукції підприємств кластеру. Крім цього розроблені структура механізму управління реінжинірингом бізнес-процесів (РБП) авіапідприємств транспортно-логістичного кластеру, схема проведення РБП зонального аеропорту та структура механізму управління реінжинірингом бізнес-процесів (РБП) зонального аеропорту.

7. Метою механізму управління реінжинірингом бізнес-процесів зонального аеропорту є вдосконалення бізнес-процесів аеропорту для забезпечення та посилення конкурентоспроможності в умовах нестабільності та мінливості зовнішнього середовища. Після проведення реінжинірингу бізнес-процеси зонального аеропорту розширюються та набувають ознак бізнес-процесів логістичної діяльності. У результаті відбувається підвищення ефективності діяльності зонального аеропорту внаслідок переорієнтації транспортних послуг, техніки, технології і їх ресурсного забезпечення у

відповідності до авіатранспортних потреб підприємств і громадян зони кластеру, що обслуговується зональним аеропортом.

8. Авторами пропонується реорганізація периферійного аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» в статус зонального аеропорту транспортно-логістичного кластеру з функціями координаційного логістичного центру міжнародних міжгалузевих пасажирських і вантажних перевезень, виконуваних відповідно до потреб громадськості, бізнесу, місцевої влади і загальнодержавних інтересів з метою підвищення конкурентоспроможності продукції транспортно-логістичного кластеру та максимізації доходів від її експорту. З цією метою наведена схема проведення РБП зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» та перелік перепроєктованих бізнес-процесів аеропорту.

9. Доцільність і вигоди транспортно-логістичної кластеризації з ядром кластеру – зональним аеропортом визначені за комплексним критерієм сумарного економічного ефекту на прикладі ПОКП «Аеропорт-Полтава».

ЗАКЛЮЧЕННЯ

У дослідженні проведено теоретичне узагальнення, поставлено та вирішено важливе науково-практичне завдання – розроблено теоретико-методичні підходи до організаційно-економічного забезпечення діяльності зонального аеропорту – авіаційного ядра транспортно-логістичного кластеру підприємств і організацій, специфічна продукція яких потребує швидкісної доставки на міжнародні експортні ринки, що має істотне значення для сталого розвитку українських периферійних аеропортів. Науково-практичні результати дослідження дозволили зробити наступні висновки та рекомендації.

1. Актуальною проблемою, що постає перед транспортним авіаційним комплексом бізнес-кластеру на сьогодні є обґрунтування 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).

2. Економічна кластеризація допомагає вирішити комплексну проблему забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки на світовому ринку шляхом розширення експорту товарів і послуг, й відповідним притоком капіталу зовні. Для цього на кластерному рівні створюються необхідні умови ведення ефективного бізнесу, відбувається формуванням професійно-орієнтованих і географічно інтегрованих транспортно-логістичних кластерів, здатних на рівні міжнародних вимог виконувати експортно-імпортні операції з мінімально доцільними витратами.

3. Автори пропонують створення в територіальному кластері своєї транспортно-логістичної системи, яка в свою чергу локалізується в транспортно-логістичний кластер в межах географічно сконцентрованого бізнес-кластеру. Зважаючи на пріоритетність параметру швидкості доставки міжнародних пасажирів і вантажів, кожен територіальний бізнес-кластер має бути зацікавлений у створенні і перспективному розвитку власних

«повітряних воріт» – зональних аеропортів та авіакомпаній перевізників, як важливих складових елементів територіального транспортно-логістичного кластеру орієнтованого на розширення експортної діяльності. В ієрархії кластерінгу зональний аеропорт являє собою класичну форму портового (аеропортового) кластеру.

4. Темпи розвитку транспортної інфраструктури напряду залежать не тільки від макроекономічної ситуації у країні, але й від рішучої реорганізації транспортної системи на територіальному рівні, зниження інвестиційних ризиків, чітко діючої правової бази, розвитку вітчизняних та іноземних торгових мереж, розвитку інформаційних мереж, транспортного обслуговування, транспортно-експедиційного обслуговування, тобто від використання сучасної концепції створення транспортно-логістичних кластерів, авіаційним центром яких стають зональні аеропорти, які будуть обслуговувати свою територіальну зону тяжіння всіма необхідними транспортно-логістичними послугами. Завдяки переорієнтації та реінжинірингу бізнес-процесів з метою обслуговування потреб і підприємств всього кластеру.

5. Створення територіального транспортно-логістичного кластеру 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 такого міжгалузевого й міжрегіонального центру, як зональний аеропорт територіального бізнес-кластеру, що буде мати всі можливості виконання авіаційних експортно-імпортних послуг на сучасному міжнародному рівні і з мінімальними транспортно-логістичними витратами. Для свого бізнес-кластеру зональний аеропорт уособлює підприємство спільного користування і спільного фінансування на умовах акціонування.

6. Цільова переорієнтація аеропортів у транспортно-логістичне ядро локальної території чи окремого міста є засобом для відродження локальних аеропортів і української авіаційної галузі загалом, реалізації транзитного

потенціалу і інтеграції країни до Європейського Союзу. Кардинальна перебудова бізнес-діяльності аеропортового комплексу у координаційний транспортно-логістичний центр певної території зробить його більш придатним для розвитку бізнесу, цікавим для міжнародного середовища (експорту) і пов'язаним з необхідністю і можливістю використання авіаційних перевезень.

7. Діяльність периферійних аеропортів доцільно планувати та організовувати з урахуванням економічних, правових, організаційних, екологічних та інформаційних складових. В роботі стратегічні напрямки організації і розвитку діяльності периферійних аеропортів згруповані у відповідні блоки, а також розроблено комплекс стратегічних напрямків становлення, функціонування і розвитку зонального аеропорту транспортно-логістичного кластеру. Поєднання елементів блоків при їх взаємодії у процесі діяльності забезпечує необхідні передумови конкурентоспроможності аеропортів при лібералізації ринку авіаперевезень та використанні концепції малобюджетності для постійних замовників і споживачів свого територіального бізнес-кластеру.

8. Зональний аеропорт, як транспортно-розподільчий центр стає багатофункціональним термінальним авіаційним комплексом, спорудженим у вузлах територіальної транспортної мережі на перетині магістральних шляхів сполучення, який гарантовано забезпечує клієнту комплексним транспортно-експедиційним обслуговуванням. Як центр координації транспортно-логістичної діяльності у своєму кластері зональний аеропорт додатково виконує функцію централізованого управління взаємодією різних видів транспорту, щодо наземного перевезення в аеропорт та з аеропорту пасажирів і вантажів, перевантажувальних і інших операцій, пов'язаних із складською переробкою вантажів і сервісним обслуговуванням споживачів і рухомого складу транспортних компаній. Концепція створення зонального аеропорту як ядра транспортно-логістичного кластеру реалізується в інтересах розвитку економіки конкретних територіальних об'єднань у зоні

тяжіння аеропорту. Авторами розроблено схему бізнес-процесу перетворення транспортно-логістичного зонального аеропорту в ядро кластерної структури, яка включає чотири основних етапи: визначення і обґрунтування доцільності і можливостей формування кластерних структур; визначення принципів і умов формування кластерних структур; формування ядра механізму створення транспортно-логістичного кластеру на базі зонального аеропорту; оцінка функціонування і оцінка потенційної ефективності кластера.

9. Для реалізації концепції створення зонального аеропорту бізнес-кластеру розроблена програма реінжинірингу авіаційного бізнесу, яка визначає основні цілі і задачі процесів реінжинірингу, орієнтовані на переорієнтацію транспортних послуг, техніки, технології і їх ресурсного забезпечення у відповідності до авіатранспортних потреб підприємств і громадян зони, що обслуговується аеропортом; основні напрямки і зміст реорганізації аеропорту; результати впливу реінжинірингу авіабізнесу на диверсифікацію бізнесу і продукції підприємств кластеру. Реінжиніринг процесів авіатранспортної діяльності при вантажних і пасажирських перевезеннях, орієнтованих на потреби громадськості та бізнесу зони тяжіння аеропорту, забезпечить підвищення конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів бізнес-середовища кластеру. Крім цього розроблені структура механізму управління реінжинірингом бізнес-процесів (РБП) авіапідприємств транспортно-логістичного кластеру, схема проведення РБП зонального аеропорту та структура механізму управління реінжинірингом бізнес-процесів (РБП) зонального аеропорту.

10. Авторами пропонується реорганізація периферійного аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» в статус зонального аеропорту транспортно-логістичного кластеру з функціями координаційного логістичного центру міжнародних міжгалузевих пасажирських і вантажних перевезень, виконуваних відповідно до потреб громадськості, бізнесу, місцевої влади і

загальнодержавних інтересів з метою підвищення конкурентоспроможності продукції транспортно-логістичного кластеру та максимізації доходів від її експорту. З цією метою наведена схема проведення реінжинірингу бізнес-процесів зонального аеропорту ПОКП «Аеропорт-Полтава» та перелік перепроєктованих бізнес-процесів аеропорту.

11. Доцільність і вигоди транспортно-логістичної кластеризації з ядром кластеру – зональним аеропортом визначені за комплексним критерієм сумарного економічного ефекту на прикладі ПОКП «Аеропорт-Полтава».

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Азмаганова К. Ж. Развитие кластеров в мировой экономике [Електронний ресурс] / К. Ж. Азмаганова, А. Н. Джакупова. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/13_NPT_2008/Economics/31912.doc.htm.
2. Аксёнов И. Я. Единая транспортная система: учеб. для вузов / И. Я. Аксёнов. – М. : Высшая школа, 1991. – 383 с.
3. Афанасьев Л. Л. Единая транспортная система и автомобильные перевозки: учеб. для студентов вузов / Л. Л. Афанасьев, Н. Б. Островский, С. М. Цукерберг – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Транспорт, 1984. – 333 с.
4. Балян А. В. Міжрегіональне транскордонне співробітництво України та Угорщини в умовах розширення Європейського Союзу : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : спец. 08.10.01 “Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка” / А. В. Балян; Ін-т регіон. дослідж. НАН України. – Львів, 2006. – 36 с.
5. Безвушко Є. Кластери та їх роль у відродженні економіки Поділля / Є. Безвушко // Перспективні дослідження. – 1999. – № 2. – С. 17–23.
6. Бідняк М. Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія / М. Н. Бідняк, В. В. Біліченко. – Вінниця : УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176 с.
7. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. : В. Бусел. – Ірпінь : ВТФ «Перун», 2001. – 1440 с.
8. Вергун В. А. Особливості регіональної інноваційно-інвестиційної політики Німеччини: можливості для України [Електронний ресурс] / В. А. Вергун. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/prvs/2009_2/0516.pdf.
9. Виноградова Олена Володимирівна. Реінжиніринг бізнес-процесів у сучасному менеджменті: монографія / О. В. Виноградова. – Донецьк : ДонДУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2005. – 195 с.

10. Войнаренко М. Концепція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні / М. Войнаренко // Економіст. – 2000 р. – № 1. – С. 12–33.

11. Герасимчук Н. Формування та організація управлінських процесів у межах кластеру малих підприємств / Н. Герасимчук // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. – № 4. – С. 32–35.

12. Гоблік В. В. Кластери в рекреаційно-туристичному комплексі Закарпаття : монографія / В. В. Гоблік. – Ужгород : Ліра, 2009. – 232 с.

13. Григорак М. Ю. Логістичне обслуговування: навч. посібник / М. Ю. Григорак, О. В. Карпунь. – К. : Вид-во Нац. авіац. ун-ту «НАУ-друк», 2010. – 152 с.

14. Гриценко С. И. Стратегия развития транспортно-логистических кластеров в Украине : автореф. дис. на соискание науч. степени д-ра экон. наук: спец: 08.00.05 “Экономика и управление народным хозяйством” / С. И. Гриценко – Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов, 2009. – 41 с.

15. Гриценко С. И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития : монография / С. И. Гриценко. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 218 с.

16. Дебабов С. А. Место экономической инфраструктуры в науке о регионах / С. А. Дебабов // Материалы научной конференции [«Теоретические проблемы региональной экономики»]. – М., 1973. – С. 137.

17. Державна політика підтримки електронної промисловості в Україні. – Київ : Міжнародний центр перспективних досліджень, 2005.

18. Державне управління: плани і проекти економічного розвитку : монографія / за заг. ред. О. Ю. Кучеренка, І. В. Запатріної. – К. : ВІП, 2006. – 624 с.

19. Длугопольский О. Кластерна модель розвитку промислового виробництва регіону як фактор ефективних структурних реформ (на

прикладі Тернопольської області) / О. Длугопольский // Економічний Часопис-XXI. – 2003. – №2. – С. 1–8.

20. Дмитерко М. О. Міжнародний досвід формування кластерних структур – важливий чинник підвищення конкурентоспроможності економіки країни [Електронний ресурс] / М. Дмитерко. – Режим доступу: http://www.confcontact.com/2013-kachestvo-economichnogo-rozvitku/1_dmiterko.htm.

21. Економічна енциклопедія: у трьох томах. Т. 1 / [ред. кол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін.]. – К. : Видавничий центр „Академія”, 2000. – 864 с.

22. Економічна енциклопедія: у трьох томах. Т. 2 / [ред. кол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін.]. – К. : Видавничий центр „Академія”, 2001. – 848 с.

23. Економічна енциклопедія: у трьох томах. Т. 3 / [ред. кол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін.]. – К. : Видавничий центр „Академія”, 2002. – 952 с.

24. Європейська кластерна обсерваторія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.clusterobservatory.eu>.

25. Залеська О. Т. Лібералізація міжнародних повітряних перевезень та використання угод типу «відкрите небо. Зовнішньоекономічна політика України як механізм реалізації національних інтересів / О. Т. Залеська // Збірник матеріалів VI міжнародної науково-практичної конференції студентів та аспірантів УАЗТ 12 травня 2006 року. – К. : УАЗТ, 2006. – С.231–233.

26. Запорожець В. Аеропорт: організація, технологія, безпека/ В. Запорожець, М. Шматко. – К. : Дніпро, 2002. – 168 с.

27. Зеркалов Д. В. Транспортна система України / Д. В. Зеркалов. – К. : Основа, 2006. – 704 с.

28. Карпінєць В. Й. Зарубіжний і вітчизняний досвід щодо створення та розвитку кластерів [Електронний ресурс] / В. Й. Карпінєць. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/VUbsNbU/2011_3/VUBSNBU12_p106-p112.pdf.

29. Качан Є. П. Розміщення продуктивних сил України: (розміщення галузей транспортного комплексу) [Електронний ресурс] / Є. П. Качан, М. О.

Ковтонюк, М. О. Петрига та ін.; за ред. Є. П. Качана,. – К. : Вищ. шк., 1997. – 365 с. – Режим доступу: <http://www.library.if.ua/book/69/5089/html>.

30. Кислый В. Развитие транспортно-логистических кластеров в Украине / В. Кислый, Т. Жарик // Экономика Украины. – 2010. – № 12. – С. 28– 37.

31. Клішейко А. В. Реструктуризація промислового підприємства на основі реінжинірингових та організаційно-управлінських заходів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 “Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)” / Клішейко Андрій Вікторович ; Одес. держ. екон. ун-т. – О., 2007. – 19 с.

32. Ковалевський В. В. Розміщення продуктивних сил: підручник / В. В. Ковалевський, О. Л. Михайлюк, В. Ф. Семенов та ін.; за ред. В. В. Ковалевського, О. Л. Михайлюк, В. Ф. Семенова. – К. : Товариство "Знання", КОО, 1998. – 501 с.

33. Коломийчук В. С. Соціально-економічний розвиток адміністративного району: теорія, методологія, практика / В. С. Коломийчук. – Тернопіль : ТзОВ «Терно-Граф», 1998. – 318 с.

34. Комарницький І. М. Механізми формування логістичних центрів / І. М. Комарницький, Н. С. Питуляк, І. В. Когут // Вісник Національного університету «Львівська політехніка» : проблеми економіки та управління. – 2007. – № 582. – С.190–196.

35. Концепція Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року, затверджена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 січня 2007 р. № 5-р. // Відомості Міністерства транспорту і зв'язку України. – 2007. – № 1 – 2. – С. 61 – 65.

36. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506_р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=506-2008-%F0>.

37. Концепція кластерів. Кластерна культура // Перспект. дослідж. – К. : Міжнародний центр перспективних досліджень. – 1999. – № 2.

38. Концепція реформування транспортного сектора України / [Ю. М. Цвєтов, Л. М. Соколов, Ю. М. Федюшин та ін.] // Збірник наукових праць. – К., 1999.
39. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / [под общ. и научн. редакцией проф. В. И. Сергеева]. – М. : ИНФРА-М, 2008. – 976 с.
40. Краткий экономический словарь / [под ред. А.Н. Азрилияна]. – [2-е изд. доп. и перераб.]. – М. : Институт новой экономики, 2002. – 1088 с.
41. Крикавський Є. В. Логістичне управління / Є. В. Крикавський – Л. : Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2005. – 683 с.
42. Крила України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: **Error! Hyperlink reference not valid..**
43. Крыжановский С. В. Методические основы оценки перспективности создания морского кластера и практическая их реализация в Украине / С. В. Крыжановский, Н. Г. Гребенник // Збірник наук. праць. – Одесса: Одеський національний морський університет, 2008. – Випуск № 28 / 2008. – С.14–27.
44. Кулаев Ю. Ф. Прогнозні оцінки розвитку авіаперевезень в період до 2020 року / Ю. Ф. Кулаев, Г. Ю. Кучерук // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. Збірник наукових праць : Випуск 22. – Київ : НАУ, 2009. – С. 234–236.
45. Кулаев Ю. Ф. Экономика гражданской авиации Украины: монография / Ю. Ф. Кулаев. – К : Издательство «Феникс», 2004. – 667 с.
46. Кулаев Ю. Ф. Концепція економічного розвитку цивільної авіації / Ю. Ф. Кулаев // Економічні проблеми розвитку транспорту України: зб. наук. праць. – К. : КМУЦА, 1996. – С. 152.
47. Кулик В. А. Развитие державно-приватного партнерства (на прикладі авіатранспортної сфери) [Електронний ресурс] / В. А. Кулик, О. Й. Косарев, Н. О. Полянська. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vzuk/2009_19/38_43.pdf.

48. Кулик В. А. Механізм реінжинірингу бізнес-процесів малобюджетних авіаперевезень / В. А. Кулик, М. Ю. Григорак, О. В. Онищенко // Вісник Донецького державного університету управління. ж/л “Менеджер”, № 1 (55) – Донецьк : 2011. – С.98–107.

49. Кулик В. А. Кластеризация как форма организационного структурирования транспортно-логистических систем / В. А. Кулик, О. В. Онищенко // материалы X науч.-практ. конф. [“Проблемы подготовки профессиональных кадров по логистике в условиях глобальной конкурентной среды”], (Киев, 18–19 октября 2012 г.) / [отв. ред. М. Ю. Григорак, Л. В. Савченко]. – К. : НАУ, 2012. – С.158–161.

50. Ларіна Р. Р. Логістика: навчальний посібник / Р. Р. Ларіна. – Донецьк : «ВІК», 2005. – 335 с.

51. Левитин И. Без партнёрства государства и бизнеса здесь обойтись невозможно / И. Левитин // Аэропорт Партнёр. – 2008. – № 5. – С. 3–5.

52. Ложачевська О. М. Управління організаційно-економічним розвитком транспортного комплексу регіону : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : спец. 08.07.04 “Економіка транспорту і зв’язку” / Ложачевська Олена Михайлівна ; Київський ун-т економіки та технологій транспорту. – К., 2004. – 34 с.

53. Лушай Ю. В. Дослідження і тенденції розвитку транспортної галузі / Ю. В. Лушай // Вісник Національного транспортного університету, 2008. – № 17, ч. 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuuv.gov.ua/portal/natural/Vntu/2008_17_2/index.htm.

54. Мальберг А. Територіальний кластеринг, місцева концентрація знань та конкурентоздатності фірми: посібник з кластерного розвитку / А. Мальберг, І. Зандер. – К., 2006. – С. 15.

55. Малюк В. И. Некоторые аспекты инструментального оснащения реинжиниринга / В. И. Малюк // Организатор производства. – 2002. – № 2 (15). – С. 13–18.

56. Мингалева Ж. Кластеры и формирование структуры региона / Ж. Мингалева, О. Ткачева // *Мировая экономика и международные отношения.* – 2000. – 495 с.

57. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К. : НІПМБ, 2003. – 494 с.

58. Обласна Програма розвитку туризму і курортів на 2011 – 2015 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://poltava-tour.gov.ua/ua/publication/print/739.htm>.

59. Ойхман Е. Г. Реинжиниринг бизнеса: реинжиниринг организаций и информационные технологии / Е. Г. Ойхман, Э. М. Попов. – М. : Финансы и статистика, 2005. – 333 с.

60. Онищенко О. В. Сучасні тенденції розвитку ринку малобюджетних авіаперевезень /О. В. Онищенко // *Економіка: проблеми теорії та практики.* Збірник наукових праць. Випуск 246: В 5 т. – Т. V. – Дніпропетровськ : ДНУ, 2008. – С.1068–1075.

61. Онищенко О. В. Low-Cost технології на українському ринку авіаперевезень /О. В. Онищенко // *Проблеми системного підходу в економіці:* Збірник наукових праць: Випуск 29. – К. : НАУ, 2009. – С.147–156.

62. Онищенко О. В. Аналіз стану та розвитку регіонального аеропорту на прикладі ПОКП «Аеропорт-Полтава» /О. В. Онищенко // *Економіка: проблеми теорії та практики.* Збірник наукових праць. Випуск 253: В 7 т. – Т.IV. – Дніпропетровськ : ДНУ, 2009. – С.887–895.

63. Онищенко О. В. Проблеми впровадження систем дистрибуції у малобюджетних авіаперевізників /О. В. Онищенко // *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури:* Збірник наукових праць: Випуск 26. – К. : НАУ, 2010. – С.214–219.

64. Онищенко О. В. Процеси лібералізації на українському ринку авіаперевезень /О. В. Онищенко // *Економіка: проблеми теорії та практики.* Збірник наукових праць. Випуск 265: В 9 т. – Т.IV. – Дніпропетровськ : ДНУ, 2010. – С.1100–1107.

65. Онищенко О. В. Декомпозиція функціонально-продуктових кластерів / О. В. Онищенко // Проблеми системного підходу в економіці: Збірник наукових праць. Випуск 42. – К. : НАУ, 2012. – С.118–122.

66. Онищенко О. В. Організаційне структурування транспортно-логістичного кластеру / О. В. Онищенко // Проблеми системного підходу в економіці: Збірник наукових праць. Випуск 43. – К. : НАУ, 2012. – С.78–81.

67. Онищенко О. В. Реінжиніринг бізнес-процесів авіапідприємств транспортно-логістичного кластеру / О. В. Онищенко // Науковий журнал «БІЗНЕС ІНФОРМ», №1(420) 2013. – С. 144–150.

68. Онищенко О. В. Методичні основи оцінки перспектив створення і розвитку кластерної моделі взаємодії влади і бізнесу за участі регіональних аеропортів / О. В. Онищенко // Науковий журнал «БІЗНЕС ІНФОРМ», 2013. – № 8 (427) 2013. – С. 73–79.

69. Онищенко О. В. Реінжиніринг бізнес-процесів периферійного аеропорту ПОКП «Аеропорт - Полтава» / О. В. Онищенко // Економіка і управління: аналіз тенденцій та перспективи розвитку. Колективна монографія. Кременчук : ТОВ «Кременчуцька міська друкарня», 2013. – С.185–192.

70. Онищенко О. В. Етапи організації транспортно-логістичного ядра кластерної структури Вісник Одеського національного університету імені І.І. Мечникова. Серія «Економіка». – Том.18. – Випуск 2/1. – 2013. – С.78–81.

71. Онищенко О. В. Регіональні аеропорти у системі транспортно-виробничих об'єднань /О. В. Онищенко // зб. доп. XI Міжнар. наук.-практ. конф. [“Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики”], (Київ, 6–8 жовтня 2009 р.) – К. : Мін-во транспорту і зв'язку України, 2009. – С.114–116.

72. Онищенко О. В. Кластерний підхід при створенні моделі взаємодії влади і бізнесу за участі аеропортів місцевого призначення /О. В. Онищенко // Materiály VI mezinárodní vědecko-praktická konference [“Vědecký průmysl evropského kontinentu – 2010”]. – Díl 12. Ekonomické vědy: Praha. Publishing House «Education and Science» s.r.o, – С.20–24.

73. Онищенко О. В. Діяльність малобюджетних авіаперевізників на ринку авіаційних перевезень України /О. В. Онищенко // Матеріали 7-ї Міжнародної науково-практичної конференції [“Ключові питання в сучасній науці”]. – 2011. Том 13. Економіка. Софія. «Бял ГРАД-БГ» ООД – С.18–21.

74. Онищенко О. В. Особливості створення територіального транспортно-логістичного кластеру /О. В. Онищенко// Materiály VIII mezinárodní vědecko-praktická konference [“Модерні вимоги науки – 2012”]. – Díl 6. Ekonomické vědy: Praha. Publishing House «Education and Science» s.r.o – С.36 – 39.

75. Онищенко О. В. Ефективність програм удосконалення зонального аеропорту територіально-логістичного кластеру / О. В. Онищенко // Четвертая Международная научно-практическая конференция «Современные порты – проблемы и решения». – Одесса : Одесский национальный морской университет, 2012. – С. 182–184.

76. Онищенко О. В. ПОКП «Аеропорт-Полтава» як зональний аеропорт транспортно-логістичного кластеру / О. В. Онищенко // Матеріали Всеукраїнської наукової конференції за міжнародної участі [“Актуальні питання забезпечення стійкого розвитку національного господарства”], (Кременчук, 26–27 жовтня 2012 р.). – Кременчук: Видавництво ПП Щербатих О.В., 2012. – С. 95–97.

77. Онищенко О. В. Фінансові інструменти та механізми транспортно-логістичного кластеру /О. В. Онищенко // Збірник матеріалів Всеукраїнської інтернет-конференції [“Фінансове забезпечення діяльності суб’єктів господарювання”]. – Кременчук, 2013. – С.166–168.

78. Онищенко О. В. Роль транспортно-логістичних кластерів у соціально-економічному розвитку країни /О. В. Онищенко // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції [“Актуальні питання управління сталим розвитком у сучасному суспільстві: проблеми та перспективи”], (Комсомольск 13–14 березня 2013 р.). – Комсомольск: СВД Олексієнко В.В., 2013. – С. 29–30.

79. Онищенко О. В. Інноваційний характер концепції реорганізації периферійного аеропорту /О. В. Онищенко // Materialy IX Międzynarodowej

naukowi-praktycznej konferencji [“Wschodnie partnerstwo – 2013”] Volume 5. Ekonomiczne nauki. : Przemysł. Nauka i studia – Str.6–8.

80. Оскольський В. О перспективах становления конкурентоспособной региональной экономики / В. Оскольський // Экономика Украины. – 2007. – № 12. – С. 4–11.

81. Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/diyalnist>.

82. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

83. Пащенко Ю. С. Перспективи розвитку транспортного комплексу / Ю. С. Пащенко, А. М. Давиденко, Л. Г. Чернюк. – К. : Либідь, 1998. – 40 с.

84. Перспективи поглибленої вільної торгівлі між Європейським Союзом та Україною, фінальний звіт. – 2006.

85. Петрович Й. М. Економіка підприємства: [підручник] / Й. М. Петрович, А. Ф. Кіт, Г. М. Захарчин, Г. І. Кіндрацька та ін.; за загальною редакцією Й. М. Петровича. – 2-ге вид. виправл. – Львів : Магнолія плюс; видавець СПД ФО В. М. Піча. – 2006. – 580 с.

86. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування ЄЕП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Экономика Украины. – 2005. – № 3. – С.4–19.

87. Политехнический словарь / [редкол.: А. Ишлинский (гл. ред.) и др.]. – [3-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2000. – 656 с.

88. Полтавська обласна державна адміністрація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.adm-pl.gov.ua>.

89. Полянська Н. О. Глобалізація як джерело конкуренції і фактор впливу на цивільну авіацію [Електронний ресурс] / Н. О. Полянська. – Режим доступу: www.rusnauka.com.

90. Портер М. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость / Майкл Портер. – [пер. с англ.]. – [3-е изд.]. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2008. – 715 с.
91. Портер М. Стратегія конкуренції / Майкл Портер. – [пер. з англ.]. – К. : Основи, 1997. – 390 с.
92. Портер Майкл Э. Конкуренция / Майкл Портер. – [пер. с англ.: учебн. пособ.]. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2001. – 495 с.
93. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 лип. 2006 р. № 1001 // Офіц. вісн. України. – 2006. – № 30. – Ст. 2132.
94. Прогноз развития воздушного транспорта до 2015 года / Циркуляр ИКАО 304 – АТ/127, Монреаль: сентябрь 2004 г. – 58 с.
95. Програма розвитку обласного комунального підприємства „Аеропорт–Полтава” на 2007 рік та заходи по погашенню заборгованості з виплати заробітної плати [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dir.avia.ru/airports/72139161010754172/shtml>.
96. Проект Європейського Союзу “Проект підтримки малих та середніх підприємств (МСП) в пріоритетних регіонах” (Посібник з кластерного розвитку) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sme.ukraine-inform.org.ua>.
97. Протокол другого раунду переговорів між делегацією України та Європейського Співтовариства щодо укладення угоди про Спільний авіаційний простір (м. Брюссель, 23-24.07.08).
98. Пятинкин С. Ф. Развитие кластеров : сущность , актуальные подходы , зарубежный опыт / С. Ф. Пятинкин , Т. П. Быкова . – Мн. : Тесей , 2008. – 72 с.
99. Рекомендації IATA з питань планування і розвитку аеропортів (Airport Development Reference Manual (ADRM)).
100. Рішення Обласної ради від 13.05.2010. № 1078-38/2010 м. Івано-Франківськ Про програму соціально-економічного та культурного розвитку

області на 2010 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: **Error! Hyperlink reference not valid.**

101. Рішення Обласної ради від 28.03.2008. № 511-20 / 2008 м. Івано-Франківськ Про програму соціально-економічного та культурного розвитку області на 2008 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: **Error! Hyperlink reference not valid.**

102. Робсон М. Практическое руководство по реинжинирингу бизнес-процессов/ М. Робсон, Ф. Уллах ; [под ред. Н. Д. Эриашвили]. – [пер. с англ.] – 2004. – 257 с.

103. Розенфельд С. А. Введення бізнес-кластерів в основний напрямок економічного розвитку: посібник з кластерного розвитку / С. Розенфельд – К., 2006. – С. 24.

104. Романов А. Формирование агропромышленных кластеров в России / А.Романов, В. Арашуков // АПК: экономика, управление. – 2008. – №3. – С.41–45.

105. Саблук П. Т. Кластеризація як механізм підвищення конкурентоспроможності та соціальної спрямованості аграрної економіки [Електронний ресурс] / П. Т. Саблук, М. Ф. Кропивко. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/e_apk/2010_1/10_01_01.pdf.

106. Савенко В. Я. Транспорт і шляхи сполучення: підручник / В. Я. Савенко, В. А. Гайдукевич. – [2-ге видання]. – К. : Арістей, 2006. – 256 с.

107. Сич Є. М. Положення про інноваційно-інвестиційні комплекси / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. – К. : 2005. – 31 с.

108. Словарь-справочник финансово-экономических, банковских терминов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dengi.sravni.ru/словарьтерминов/транспорт/>.

109. Словник термінів ринкової економіки / [під ред. В.І.Науменко]. – Київ : «Глобус», 1996. – С. 105.

110. Смирнов І. Г. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському Союзі та Україна: площини взаємодії / І. Г. Смирнов /

Publishing house Education and Science s.r.o. Електронний ресурс – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/29_DWS_2012/Economics/11_120559.doc.htm.

111. Смирнов І. Г. Транспортна логістика/ І. Г. Смирнов, Г. В. Косарева. – К. : ЦУЛ, 2008. – 224 с.

112. Смірнов І., Шматок О. Формування транспортно-логістичних кластерів у ЄС: український контекст / І. Смірнов, О. Шматок // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2012. – № 60/2012. – С. 14–19.

113. Соколенко С. І. Производственные системы глобализации: Сети. Альянсы. Партнерства. взаємодії влади і бізнесу за участі регіональних аеропортів Кластеры: Украинский контекст / С. І. Соколенко – К. : Логос, 2002. – 645 с.

114. Соколенко С. І. Кластери в глобальній економіці: монографія / С. І. Соколенко – К. : Логос, 2004. – 848 с.

115. 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.

116. Стеченко Д. М. Наукові основи кластеризації в сфері туризму / Д. М. Стеченко, К. А. Андрющенко // Регіонологія туризму: монографія / за ред. Д. М. Стеченка. – К. : КУТЕП, 2004. – 220 с.

117. Сток Д. Р. Стратегическое управление логистикой / Д. Р. Сток, Д. М. Ламберт. – [пер. с 4-го англ. изд.]. – М. : Инфра-М, 2005. – XXXII. – 797 с.

118. Транспорт Украины: справочник. – Одесса : Судходство, 1997. – 140 с.

119. Транспорт: материалы из Википедии – свободной энциклопедии / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.wikipedia.org>.

120. Транспортна система України / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.djereho.com/index.php?option=comcontent&task=view&id=3906&Itemid=151>.

121. Транспортний комплекс Украины: экономика, организация, развитие: [сб. науч. трудов.] ; за ред. Цветова Ю. М. – К. : ИКТП – Центр, 1995. – 198 с.

122. Транспортно-логистические кластеры в Европейском Союзе. Селективный обзор / Государственное автономное учреждение Самарской области, «Центр инновационного развития и кластерных инициатив». – Самара, Июль 2011 года. Электронный ресурс. – Режим доступа: http://innocentr-samara.ru/files/Transportno-logisticheskie_klastery_v_ES.pdf.

123. Украинские аэропорты: 21% рост пассажиропотока в 2011 году (детальные данные) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.avianews.com/ukraine/2012/01/24_airports_ukraine_result2011.shtml.

124. Украинские аэропорты: детальные итоги 2012 года [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.avianews.com/ukraine/2013/01/29_airport_2012_detailed.shtml.

125. Уткин Э. А. Бизнес-реинжиниринг. Обновление бизнеса / Э. А. Уткин. – М. : Экмос, 1998. – 367 с.

126. Федоренко В. Г. Кластеры – системний інструмент підвищення конкурентоспроможності економіки / В. Г. Федоренко, А. Ф. Гойко // Економіка і держава. – 2007. – № 9. – С. 8.

127. Хаммер М., Чампи Дж. Реинжиниринг корпорации: Манифест революции в бизнесе. – [пер. с англ.] – СПб. : Издательство С.-Петербургского университета, 1997. – 332 с.

128. Хасанов Р. Х. Реализация региональной промышленной политики с использованием кластерных подходов [Електронний ресурс] / Р. Х. Хасанов. – Режим доступу: <http://www.pmjobs.net/art/7.doc>.

129. Череп В. М. Транспортные коридоры все теснее связывают нас с Европой / В. М. Череп // Судоходство. – 1998. – № 6–7. – С.4–7.

130. Чубар О. Міфи і правда про реінжиніринг / О. Чубар // Журнал “Круглий стіл”. – 2005. – № 12 (36).
131. Чужиков В. Кластери як об’єкт державного регулювання / В. Чужиков // Вісник УАДУ. – 2001. – № 4. – С. 160–167.
132. Шаблій О. І. Основи загальної суспільної географії / О. І. Шаблій. – Львів, 2003. – с. 354.
133. Янг Лоурн Е. Технопарки та кластери фірм / Е. Янг Лоурен – К. : ПЕРУ, 1995 – 45 с.
134. Яркіна Т. В. Основы экономики предприятия: Учебное пособие. [Электронный ресурс] / Т. В. Яркіна. – Режим доступа: <http://www.aup.ru/books/m64>.
135. Яцківський Л. Ю. Загальний курс транспорту /Л. Ю. Яцківський, Д. В. Зеркалов. – К. : Арістей, 2007. – 544 с.
136. Cluster Development and Promotion of Business Development Services (BDC): UNIDO’s Experience in India / Fabio Russo, Michelle Clara, Mukesh Gulati. – Vienna: UNIDO, 2000. – 32 p.
137. Davenport Т.Н. Business Innovation, Reengineering Work through Information Technology. – Boston : Harvard Business School Press, 1993.
138. Elsner W. An industrial policy agenda 2000 and beyond: Experience, Theory and Policy / A. Elsner, W. Grenzdorffer // Bremen Contributions to Institutional and Social-Economics (Eds.) Biesecker. – К., 1998. – № 34.
139. Enright M. Regional Clusters and Economic Development: A Research Agenda / Enright M.; in Staber U., Schaefer N. and Sharma B., (Eds.) // Business Networks: Prospects for Regional Development. – Berlin : Walter de Gruyter, 1996.
140. European Civil Aviation Conference [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ecac-ceac.org>.
141. Feser E. J. Old and New Theories of Industry Clusters / E. J. Feser // in Steiner, M. (1998) (Ed.) “Clusters and Regional Specialisation: On Geography, Technology and Networks”. – London , 1998.

142. Hammer, Michael & Champy, James. Reengineering the Corporation: A Manifesto For Business Revolution, Harper Business, 2001.

143. Innovation clusters in Europe : A statistical analysis and overview of current policy support [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.proinno-europe.eu/admin/uploaded_documents/innovation_clusters_in_europe.pdf.

144. Johansson H., McHugh P., Pendlebury J. and Weeler III W. Business Process Reengineering. Breeakpoint Strategies for Market Dominance. Chichester: John Wiley & Sons, 1993.

145. Kompedium wiedzy o logistyce / Pod redakcją Elżbieti Gołembskiej. – Warszawa, Poznań: Wydawnictwo Naukowe PWN, 1999. – 315 s.

146. List of Industrial Clusters in India [Электронный ресурс]. – Режим доступа:http://www.nif.org.in/bd/list_industrial_clusters.

147. Making Sense of Clusters : Regional Competitiveness and Economic Development [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.tci-network.org/media/asset_publics/resources/000/003/821/original / Making_sense_of_clusters.pdf](http://www.tci-network.org/media/asset_publics/resources/000/003/821/original/Making_sense_of_clusters.pdf).

148. Marshall A. Money, credit & commerce, by Alfred Marshall / A. Marshall. – New York : Augustus M. Kelley, 1960. – 1922 s.

149. OECD Reviews of Regional Innovation. Competitive Regional Clusters: National Policy Approaches, 2007. – 37 s.

150. Rebitzer D.W. The European Logistics Market. Europe Real Estate Yearbook. Frankfurt am Main, 2008. 573 p.

151. Rosenfeld S. A. Bringing Business Clusters into the Mainstream of Economic Development / S. A. Rosenfeld // European Planning Studies. – 1997. – Vol. 5, № 1.

152. Rosenstein-Rodan P. Notes on the Theorie of the «Big Push» / P. Rosenstein-Rodan // Economic Development for Latin America. N.Y., 1961.

153. Schmitz H. On the clustering of small firms / H. Schmitz // IDS Bulletin. – 1992. – Vol. 23. № 3.

154. Schumpeter, J. (1912) [1934], *The Theory of Economic Development: An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle*, Cambridge: Harvard University Press.

155. Small Scale Model for Big Returns. *F.T. Survey: Italian Industry & Finance*, 1998, 16 December.

156. Swann G.M.P. *A Comparison of the Dynamics of Industrial Clustering in Computing and Biotechnology* / Swann G.M.P. and Prevezer M. // *Research Policy*. – 1996. – Vol.25.

157. Willoch B.E. *Business Process Engineering. Vinnende arbeidsprosesse og organisasjonsstrukturere i forandringens decennium*. – Norway: Fagbøgförlaget, 1994.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Виробництво основних сільськогосподарських культур Полтавської області, тис.ц

Рік	Виробництво основних сільськогосподарських культур, тис.ц					
	зернові та зерно-бобові культури ¹	цукрові буряки (фабричні)	насіння соняшнику ¹	картопля	овочі	плоди та ягоди
1995	20160,3	27112,1	1854,8	5033,9	3194,1	1100,9
1996	17126,8	15529,5	1705,3	5874,3	2838,1	621,8
1997	16590,3	14604,8	1175,3	7776,1	3598,6	1157,8
1998	16748,0	11853,9	1213,4	5186,7	3165,3	489,0
1999	14627,3	10198,5	1680,9	2799,1	2318,8	102,3
2000	14078,4	9750,6	2014,1	6942,3	1993,3	222,6
2001	23023,6	11195,2	1094,3	5175,1	3611,4	252,9
2002	27614,6	11151,4	1771,0	5390,3	3072,7	283,8
2003	15287,0	10326,6	2728,1	7685,1	3439,3	302,3
2004	30081,6	14652,2	1592,3	9417,3	3762,5	351,8
2005	28507,1	15430,5	2875,6	9503,5	3500,1	398,8
2006	24468,8	23642,1	2921,7	9271,9	4089,9	364,1
2007	28661,2	21958,2	3465,4	8916,6	3989,8	590,4
2008	45312,7	27009,2	4578,9	9104,0	3773,1	664,0
2009	38298,6	20776,5	4838,8	9023,7	4274,2	1170,0
2010	28536,8	18025,0	4653,6	8188,1	4055,6	1007,2
2011	50550,1	26539,9	5432,1	12727,6	5002,1	940,2
2012	36446,9	28948,7	5527,3	9508,5	4919,1	913,8