

2 РАЗВИТИЕ СИСТЕМ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 6. Гомель, 2013**

УДК 338.47(047.31)

*Е. В. БОЙКО, канд. экон. наук, доцент
Национальный авиационный университет, Украина*

ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ КЛАСТЕРНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СТРУКТУР НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ УКРАИНЫ

В статье обосновывается необходимость использования логистического и кластерного подходов к развитию транспортного рынка. Исследованы предпосылки формирования транспортно-логистических систем и кластеров, рассмотрена типовая структура, а также возможные социально-экономические последствия.

Мировой финансово-экономический кризис, крайне негативно повлиявший на экономику Украины, с особой остротой выявил противоречия и диспропорции, которые накапливались длительное время. Обусловленное кризисом значительное падение объемов промышленного производства в реальном секторе экономики поставило страну перед системным вызовом, касательно необходимости поиска новых путей и направлений развития. В условиях, когда экономика страны является чрезвычайно зависящей от колебаний мировой конъюнктуры, в стратегическом периоде нет иной альтернативы как формирование конкурентоспособной национальной экономики. Стратегия повышения конкурентоспособности базируется на фундаментальных составляющих, к числу которых относятся создание благоприятной бизнес-среды и формирование эффективных отраслевых рынков.

В решении этих стратегических задач ведущая роль принадлежит транспорту, который не только обеспечивает реализацию потребностей в перевозках грузов и пассажиров во внутреннем и международном сообщениях, но и выступает важной составляющей производственной и социальной инфраструктуры, формируя материально-техническую базу территориального разделения труда и влияя на динамичность и эффективность социально-

экономического развития регионов и страны в целом. Развитие рыночных отношений в сфере транспорта обусловило формирование рынка транспортных услуг (РТУ), который выступает важным связующим звеном в системе материального производства, распределения и потребления товаров; от эффективности его функционирования (как особого механизма товарооборота) зависит минимизация издержек обращения, что оказывает непосредственное влияние на конкурентоспособность товаров, поставляемых на внутренний и внешний рынки.

Реализация возможностей снижения удельных транспортных издержек в конечной цене товаров, а также необходимость обеспечения соответствия транспортных услуг условиям коммерческой скорости, качества и надежности требуют проведения существенных изменений в системе организационно-экономических отношений между всеми субъектами транспортного рынка на основе логистического подхода. Однако при этом важно учитывать действие двух противоположных глобализационных тенденций. Первая, состоит в углублении интеграционных процессов, происходящих в экономике, и в частности на транспорте, вторая, напротив, проявляется в усилении конкуренции как на внутреннем, так и международном рынках транспортных услуг. В таких условиях решение проблемы формирования эффективных взаимоотношений в системе грузо- и товародвижения требует использования «иных» подходов, базирующихся на принципах симбиоза конкуренции и сотрудничества, которые составляют основу кластерной формы организации бизнеса.

Зарубежный опыт подтверждает, что переход на качественно новый уровень транспортного обслуживания на рынке транспортных услуг становится возможным на основе комплексного использования логистических и кластерных подходов к его развитию. То есть, с одной стороны, такое развитие происходит на основе инновационной логистики, как наиболее эффективной, рыночно-ориентированной методологии управления товароматериальными, транспортными и сопутствующими потоками с наименьшими затратами, а с другой – на основе формирования кластеров как наиболее оптимальной формы организации партнерских отношений и согласования интересов участников.

Учитывая вышеизложенное, а также сетевой характер развития современной экономики с повышенным значением транспортных, инфраструктурных и коммуникационных элементов, возникает необходимость исследования потенциала развития кластерно-логистических структур, которые формируются на РТУ.

Следует отметить, что современные тенденции развития транспортных систем зародились в конце XX века в связи с переходом к контейнерным технологиям перевозок и появлением логистики, объектом рассмотрения которой стали потоки и потоковые процессы, перемещающиеся от источника возник-

новения до места назначения. Однако, за последнее десятилетие логистический подход к управлению экономикой и транспортом коренным образом изменился. Всеобъемлющая кооперация, характерная для современной мировой транспортной индустрии, подразумевает широкое сотрудничество между различными организациями в области продаж, сервиса, а также интеграцию процессов на базе информационных технологий и единых стандартов [1, с. 6]. Масштабные преобразования в логистике, а также растущие запросы потребителей вызвали появление новой формы сервиса – предоставление интегрированных логистических услуг. Ее первоисточниками служат пять видов бизнеса: транспортные и экспедиторские услуги, информационное обеспечение, складирование, а также поддержка потребителей. Учитывая, что более половины затрат на товародвижение в сфере обращения приходится на транспортировку, возникает необходимость формирования горизонтальных связей между предприятиями транспорта и другими сферами обслуживания товародвижения, в результате которых формируются макрологистические транспортные системы, комплексно управляющие движением потоков.

Особенностью таких систем является преобразование материального потока на входе в сервисный поток на выходе, то есть объект управления системы, превращая материальный поток, поступающий опосредованно через грузоотправителей с рынка материальных ресурсов, на выходе создает сервисный поток, поступающий на рынок транспортных услуг к грузополучателям. В таких системах *основные логистические посредники* – перевозчики, экспедиторы, коммерческие организации – имеют специальную направленность по обслуживанию основных потоков и осуществлению основных логистических функций. *Вспомогательные логистические посредники* – предприятия информационно-компьютерного сервиса, таможенные, страховые, банковские, лизинговые, упаковочные фирмы – дополняют основных посредников, обслуживая информационные, финансовые и сервисные потоки.

В случае, когда ведущим звеном логистической системы выступает транспортный логистический посредник, а именно перевозчик, агент или экспедитор, который выполняет основную логистическую функцию – транспортировку, то такая система получает приоритетный статус транспортно-логистической системы (ТЛС). Функционирование ТЛС направлено на обслуживание грузовладельцев (на оказание услуг по управлению потоками в сфере обращения).

Необходимо отметить, что традиционное экономическое и территориальное деление страны, а также разнообразие природных, ресурсных, экономических, производственных и инфраструктурных условий обуславливают создание ТЛС на уровне отдельных регионов. Региональная ТЛС рассматривается как совокупность субъектов транспортной логистики, объединенных в логистических цепях и каналах и взаимосвязанных в едином процессе управле-

ния материальными, информационными, финансовыми, сервисными и другими потоками, создаваемыми или перемещаемыми на территории региона с целью оптимальной и рациональной организации их движения в транспортном комплексе с минимальными логистическими издержками и максимально полезным эффектом для всех участников системы и владельцев материальных потоков при соблюдении требуемого уровня сервиса. С позиции системного подхода ТЛС – сложная открытая система, состоящая из совокупности взаимосвязанных подсистем, наиболее важными из которых являются транспортная, информационно-аналитическая, страховая, складская, банковская и таможенная [2, с. 39–40].

К основным субъектам управления в региональной ТЛС относится логистический центр (ЛЦ). Необходимость создания ЛЦ чаще всего отмечается применительно к крупным транспортным узлам [3, с. 67]. В отдельных публикациях ЛЦ приравниваются к международным транспортным узлам и крупнейшим центрам товарных потоков [4, с. 40]. Транспортно-логистический центр (ТЛЦ) представляет собой многофункциональный производственный объект, который, с одной стороны, координирует взаимодействие различных видов транспорта и процессы выполнения ряда функций (перегрузка товаров с одного вида транспорта на другой, сортировка и комплектация партий грузов, долго- и краткосрочное хранение грузов, таможенные процедуры и т.д.). С другой стороны, наряду с организацией грузопотоков предоставляется полный состав сервисных, коммерчески-деловых и информационных услуг. Фактически ТЛЦ выступают как товаропроводящие центры, в которых соединяются транспортные, промышленные, торговые, финансовые и информационные потоки, а также идет переработка грузов. Это определяет их главную отличительную особенность как многоцелевых узлов, которые связывают товаропроизводителей с организациями транспорта, торговли, банковской и страховой сферы, таможни. Многоцелевая направленность региональных ТЛЦ также заключается и в том, что кроме производственных, складских, распределительных, финансовых функций, выполняются аналитические и прогнозные для более полного учета и реализации потребностей экономики региона [2, с. 43]. ТЛЦ должен обеспечить удовлетворение повышенных требований пользователей транспортных услуг по комплексности и качеству обслуживания, а также реализацию новых видов услуг: «от двери до двери», «точно в срок», «одно окно» .

Таким образом, новые возможности, предоставляемые ТЛС, приводят к дальнейшему расширению сферы услуг в области межотраслевого и межкорпоративного взаимодействия, что позволяет гарантированно обеспечить клиенту набором транспортно-экспедиционных, складских, грузоперерабатывающих, таможенных и сервисных услуг, отвечающих мировым стандартам как по производственно-технологическому уровню, так и комплексности сервисного обслуживания потребителей [5, с. 219]. При этом ТЛЦ вы-

ступает как управляющая, интегрирующая и координирующая подсистема оптимального управления потоками в ТЛС региона. Основным же результатом, отвечающим целевой функции таких систем является оптимизация и рационализация движения потоков грузов, а также сопровождающих их информационных, финансовых, сервисных и других при минимальных затратах и соблюдении необходимого уровня сервиса, что приводит к достижению максимального общего эффекта для субъектов системы. Кроме этого, результатом внедрения ТЛС, является рост экономического потенциала не только отдельных организаций, но и всего транспортного рынка.

К сожалению, уровень развития как логистической инфраструктуры, так и логистических посредников в Украине пока достаточно низкий, поэтому инициатива создания подобных систем должна принадлежать государству. Как правило, региональная власть является наиболее заинтересованной стороной в развитии ТЛС, поскольку создание условий для управления движением товаропотоков обеспечивает получение регионом дополнительных конкурентных преимуществ. При этом создание ТЛС позволяет не только повысить качество транспортного обслуживания, но и преодолеть отставание в развитии региональной инфраструктуры, поддерживающей производственные и сбытовые бизнес-процессы, что способствует решению социально-экономических задач регионов.

О необходимости формирования логистических центров и ТЛС, как на уровне отдельных регионов, так и на межрегиональном уровне, неоднократно говорилось в различных нормативно-правовых документах, а также в ежегодном Послании Президента Украины в Верховную Раду Украины в 2012 году. Кроме этого, в Послании Президента подчёркивается важность взаимодействия, как на уровне органов государственной власти, так и органов местного самоуправления при создании и развитии интеграционных форм пространственной организации и саморазвития межрегиональных экономических систем-кластеров, в том числе и транспортно-логистических [6, с. 114].

Разработка и реализация стратегии формирования региональных ТЛС должна быть основана на поэтапном создании вокруг крупных городов страны сети грузоперерабатывающих и грузонакопительных терминалов и мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, логистических центров. Так, например, согласно Программе развития логистических центров интермодальных перевозок на сети железных дорог Украины, предусмотрено создание логистических центров на базе предприятий дорог. Логистические центры будут предоставлять полный комплекс транспортно-экспедиционных услуг (оформление перевозочных документов, декларирование груза, доставку груза по принципу «от двери до двери», «точно в срок», услуги, обеспечивающие сохранность груза, страховые услуги и т. д.), а также создавать условия для эффективного взаимодействия различных видов транспорта.

Следует отметить, что значительная часть имеющегося потенциала транспортной отрасли задействована в выполнении транзитных перевозок с использованием выгодного географического расположения страны и нахождением ее территории как на международных критских транспортных коридорах, так и транспортных осей в направлениях "Север – Юг" и "Восток – Запад", коридорах TRACECA и новых межконтинентальных транспортных маршрутов, в частности скоростных из Азии в Европу. Учитывая, что влияние МТК ощущимо на расстоянии до 200 км, на прилегающих территориях крупнейших пунктов пропуска через государственную границу на железнодорожном и автомобильном транспорте целесообразно создавать новые высококачественные центры по оказанию логистических услуг (сейчас 90 % объектов рынка логистических услуг Украины сосредоточено в Киевской области, а общая емкость этого рынка в Украине оценивается примерно в 2,5 млрд евро) [7, с. 3].

Совершенствование действующих и внедрение новых методов научного обоснования развития опорной сети транспортно-логистических центров приобретает особую актуальность в плане перспективы создания логистических центров на разных уровнях национальной экономики, совокупность которых в дальнейшем образует интегрированную транспортно-логистическую систему страны как прототип транспортно-логистического кластера (ТЛК), являющегося наиболее прогрессивной формой ее ускоренного инновационного развития.

Следует подчеркнуть, что для более полной реализации потенциала ТЛС крайне важно координировать деятельность сторон, обеспечивая при этом их эффективное взаимодействие:

- грузоотправитель (первичная сторона);
- грузополучатель (сторона, которой предназначен груз);
- комиссионный посредник между грузоотправителем и конечным потребителем;
- перевозчик, в лице транспортных организаций;
- государство в лице правительственных организаций и региональных администраций;
- население.

Грузоотправители и грузополучатели преследуют общую цель – «нужный товар заданного качества и количества доставить в заданное время и с минимальными затратами».

Что касается *задач государства*, то важнейшей составляющей государственной экономической политики становится координация и регулирование ТЛС путем создания соответствующих управленческих структур министерств, координационных органов, общественных организаций и т. д. При этом регулирование осуществляется на основании принятых нормативно-правовых актов и лицензионных методов.

Интересы населения касаются, прежде всего, вопросов доступности транспорта, его безопасности, стоимости проезда, а также воздействия транспорта на окружающую среду. В свою очередь растущий спрос населения на товары, поступающие с мировых рынков, влияет на развитие транспортного рынка.

Транспортные организации, которые непосредственно осуществляют перевозки, заинтересованы в максимизации своего дохода от сделки при наименьших операционных расходах. Необходимым условием их деятельности является наличие развитой транспортной системы с инфраструктурной сетью в составе путей сообщения, грузовых станций, портов, складов, погрузочно-разгрузочных терминалов, создающих материальную основу доставки продуктов и материалов потребителям; различных видов транспортных средств независимо от формы их собственности; профессиональных кадров, осуществляющих транспортировку и участвующих в создании добавленной стоимости; системы управления всеми видами транспорта на территории регионов; обеспечивающих институциональную и информационную координацию.

Каждая группа участников ТЛС, имея свои интересы в максимизации дохода от сделки, находится в определенной стадии рыночных отношений на динамическом уровне кооперации, конфликтов, конкуренции. Если взаимоотношения в определенной стадии развития ориентированы на кооперацию и сотрудничество, то появляется возможность формирования добровольных объединений, которые являются каркасом транспортно-логистических кластеров (ТЛК). Такое преобразование региональных ТЛС в сетевую форму организации бизнеса на ТР в виде ТЛК, соответствует прогрессивным тенденциям трансформации организационных структур, характеризующихся как региональные сети предприятий. В научном исследовании [8] представлена наиболее полная характеристика, раскрывающая отличительные признаки логистических систем и сетей. Автор данной научной работы отмечает, что в самом общем виде любая сеть, в том числе и логистическая, обладает по крайней мере тремя признаками: во-первых, в сети участвуют как минимум три компании контрагента; во-вторых, участники согласовывают, но не объединяют свои функции и устанавливают долгосрочные взаимосвязи; в-третьих, контрагенты осуществляют операции на основании заключенного между ними контракта [8, с. 170]. Учитывая признаки логистических структур, дополним характеристику транспортно-логистических структур, сравнивая их системную (ТЛС) и сетевую (ТЛК) формы (таблица 1).

Таблица 1 – Сравнительная характеристика ТЛС и ТЛК

Критерий	ТЛС	ТЛК
Основа взаимодействия	Взаимозависимость	Общие цели
Автономность сторон	Отсутствует	Присутствует

Окончание таблицы 1

Критерий	ТЛС	ТЛК
Интеграция	Вертикально-горизонтальная	Горизонтальная
Форма взаимодействия участников	Применения власти	Сотрудничество
Продолжительность взаимоотношений	Долгосрочные / среднесрочные	Среднесрочные
Ценовой механизм	Закрытое ценообразование: нормирование затрат, бюджетирование	Открытое ценообразования
Методы управления	Административные	Рыночные
Мотивационный механизм взаимодействия	Снижение затрат, дополнительная прибыль	Повышение конкурентоспособности, Устойчивое развитие
Форма договора	Классический контракт	Неоклассический контракт
Адаптивность к изменениям внешней среды	Низкая	Высокая
Способы разрешения конфликтов	Административные процедуры, компромиссное или единоличное разрешение разногласий	Переговоры, поиск общих интересов и развитие различных форм сотрудничества
Функциональные условия взаимодействия	Функциональная взаимозависимость	Специализация и отлаженное сотрудничество
Методы обеспечения конкурентного преимущества	Жесткий контроль над цепочкой создания ценности	Реализация инновационно-инвестиционной стратегии

Без сомнения, объединение предприятий на основе кластерных технологий, является одним из проявлений институциональных отношений [9]. Институциональная природа кластеров обусловлена, в первую очередь, тем, что их формированию на определенной территории должен предшествовать ряд социально-экономических предпосылок, то есть наличие определенных условий, которые способствуют объединению предприятий в бизнес-сети и налаживанию взаимоотношений с органами власти. Систематизация предпосылок формирования ТЛК позволила выделить следующие их группы: институциональные, пространственные, ресурсные, конкурентные, инфраструктурные и экономические.

Так, например, *институциональные предпосылки* формирования ТЛК связаны с упорядочением взаимодействия (кооперация, длительные хозяйственные связи и т.п.) между его участниками и установлением «правил игры» для подобного рода интегрированных образований, и в первую очередь,

на законодательном уровне. Процедура создания кластеров предполагает привлечение: представителей региональной власти, которые, имея свои интересы, обладают достаточными рычагами (правовыми, финансовыми, административными) влияния на ситуацию в регионе. Важно учитывать и то, что реальные экономические отношения всегда характеризуются наличием транзакционных издержек, информационной асимметрией и нерациональным поведением экономических агентов, что порождает две проблемы. Первая, связана с недостатком полной и объективной информации относительно направлений кооперации, которая могла бы обеспечить общие выгоды от межотраслевого и межсекторального взаимодействия; вторая – касается возможностей участников четко идентифицировать свои интересы с перспективами и задачами развития региона. Существование таких «провалов рынка» предопределяет невозможность эффективного кластерного строительства путем самоорганизации его участников. Поэтому возникает необходимость вмешательства государства в процесс кластерообразования в форме активного посредничества и реализации поддерживающей функции, ориентированной на преодоление существующих «провалов рынка». Власть как один из участников кластера рассматривается не только как регулятор экономического поведения субъектов хозяйствования на определенной территории, но и как активный участник рыночных отношений, что проявляется в различных формах государственно-частного партнерства и сотрудничества.

Пространственные предпосылки отражают проблему территориального охвата кластера; его границ, что, как правило, определяется региональной локализацией. Существующие в мировой практике кластерные модели отличаются по территориальному охвату и могут быть сформированы на уровне города, региона или страны. При этом формирование кластера на уровне страны становится возможным лишь при относительно небольших ее размерах. К числу важнейших предпосылок формирования кластеров в пределах определенной территории необходимо также отнести наличие агломерации, участники которой начинают кооперироваться вокруг основной деятельности и реализовывать общие возможности через тесное сотрудничество и взаимодействие.

Доступность специфических природных, а также факторных ресурсов влияет на специализацию поставщиков с учетом сложившихся в определенном регионе рынка труда, капитала и технологий, обеспечивает *ресурсные предпосылки* создания кластера.

Наличие базовых инфраструктурных элементов, таких как развитая транспортная сеть, транспортные организации, транспортные узлы, логистические центры, большие складские помещения и т.д. характеризуют *инфраструктурные предпосылки* формирования ТЛК.

Конкуренционные условия формирования ТЛК определяются типом конкуренции, существующей на рынке транспортных и логистических услуг, распределением рыночных долей между транспортными и логистическими компаниями, вливает формы и методы конкурентной борьбы.

Уровень экономического развития региона, его специализация, обуславливают объемы и структуру территориальных материальных входных и выходных товаропотоков, что создает *экономические предпосылки* формирования ТЛК. С другой стороны, возникновение кластеров приводит к изменению экономического поведения участников транспортного рынка, определяет необходимость создания новых элементов инфраструктуры, способствует выявлению «точек роста территории», что, в конечном счете, способствует выведению экономики региона на качественно новый уровень развития.

Логистические кластеры, как правило, формируются на пересечении основных грузовых потоков и объединяют в себе множество профильных объектов. Типовая структура, характерная для любой формы логистического кластерного образования формируется субъектами, организациями и предприятиями, объединенными едиными материальными, информационными и финансовыми потоками [10, с. 78].

Транспортно-логистический кластер включает:

- рыночных субъектов, формирующих, преобразующих и поглощающих материальные потоки (грузоотправителей, грузополучателей, коммерческих посредников);
- транспортные компании, представляющие все виды транспорта;
- экспедиторские компании, включая экспедиторов-курьеров, экспедиторов-агентов (брокеров), операторов смешанной перевозки грузов;
- складские комплексы, распределительные центры и терминалы;
- институциональные органы (Министерство инфраструктуры, службы таможенного, санитарно-эпидемиологического контроля и т.д.);
- вспомогательные организации (финансовые, страховые компании, исследовательские организации, учебные центры подготовки персонала, консалтинго-аналитические организации, маркетинговые организации);
- организации, оказывающие сопутствующие услуги (обслуживание транспортных средств, их ремонт, дорожно-строительные компании, сервисные организации).

Формирование ТЛК призвано обеспечить устойчивое развитие РТУ, на котором гарантированно удовлетворяется спрос на транспортные услуги. Конечной целью является более полная реализация потенциала кластерно-логистических структур рынка и повышение конкурентоспособности участников кластера за счет: эффекта масштаба, снижения издержек, совместных проектов, доступа к специфическим материальным и людским ресурсам,

обмена знаниями, технологиями. Услуги кластера, предоставляемые клиентам других регионов обеспечивают получение доходов местными компаниями, налоги от которых направляются в местный бюджет. В этом случае, ТЛК вместе с другими кластерами (промышленными и торговыми) составляют производственное ядро экономики страны, внося свой вклад в повышение конкурентоспособности.

К сожалению, до настоящего времени в Украине еще не сформировалась «критическая масса» необходимых предпосылок для свободного возникновения мезоструктур, образующих структурированную сеть тесно связанных между собой хозяйственными связями предприятий-кластеров. В этих обстоятельствах именно государство должно стать инициатором создания ТЛК, разработав государственную стратегию их опережающего развития [11] и приняв соответствующую программу, основой которой выступают регионализация, максимальное подключение предприятий отдельных регионов к сети мощных международных транспортных коридоров на макроуровне [12], транспортно-логистических или логистических центров на микроуровне с использованием информационных технологий.

Учет кластерно-логистического подхода в реализации утвержденной Транспортной стратегии Украины на период до 2020 года может обеспечить ускорение продвижения грузопотоков, формирование логистической сети, расширение межрегиональных и международных транспортно-экономических связей и т.п. Результатом его использования станет достижение значительного экономического эффекта за счет сокращения, как минимум, на 30–40 % совокупных логистических издержек при транспортировке, хранении и распределении товароматериальных потоков на основе оптимизации схем доставки. При этом решаются не только задачи оптимизации, но и дается долгосрочный импульс развитию регионов, что активизирует создание новых конкурентных преимуществ территорий.

Дальнейшее развитие экономики предусматривает создание опорной сети ТЛЦ и региональных ТЛК-кластеров в рамках формирования интегрированной транспортно-логистической системы страны. При таких условиях общие социально-экономические результаты выходят за пределы решения только транспортных проблем и касаются решения проблем более широкого плана – внедрения инновационных логистических технологий и стимулирования инновационных процессов, что позволит повысить конкурентоспособность экономики. Однако главным итоговим результатом становится формирование нового образа мышления и способа ведения бизнеса, что позволит в полной мере реализовать потенциал использования логистики, как на микро-, так и на макроуровне.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Управление процессами в транспортных логистических системах : учеб. пособие / М. Беляев [и др.] ; под общ. ред. А. Г. Некрасова. – М. : МАДИ-М, 2011. – 127 с.
- 2 **Меньшенина, И. Г.** Кластерообразование в региональной экономике : [монография] / И. Г. Меньшенина, Л. М. Капустина. – Екатеринбург : УГЭУ, 2008. – 154 с.
- 3 Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т. А. Прокофьева [и др.] ; под общ. ред. Т. А. Прокофьевой. – М. : Консультант, 2003. – 67 с.
- 4 **Назаренко, В. М.** Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности / В. М. Назаренко, К. С. Назаренко. – М. : Центр экономики и маркетинга, 2000. – 512 с.
- 5 Глобальные логистические системы : учеб. пособие / В. И. Сергеев [и др.] ; под общ. ред. В. И. Сергеева. – СПб. : Бизнес-пресса, 2001. – 240 с.
- 6 О внутреннем и внешнем положении Украины в 2012 году : ежегодное послание Президента Украины в Верховную Раду. – М. : НИСД 2012. – 256 с.
- 7 Стратегические направления развития транспортной отрасли Украины в послекризисный период. – К. : НИСИ, 2011. – 48 с.
- 8 **Евтодиева, Т. Е.** Сравнительная характеристика системной и сетевой форм организации логистики / Т. Е. Евтодиева // Проблемы современной экономики. – 2011. – № 1 (37). – С. 169–171.
- 9 **Войнарченко, М. П.** Кластери в інституційній економіці : [монографія] / М. П. Войнарченко. – Хмельницький : ХНУ, Тріада-М, 2011. – 502 с.
- 10 **Евтодиева, Т. Е.** Логистические кластеры: сущность и виды / Т. Е. Евтодиева // Экономика и управление. – 2011. – № 4 (77). – С. 78–81.
- 11 **Гриценко, С. І.** Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С. І. Гриценко // Маркетинг в Україні. – 2007. – № 2. – С. 56–60.
- 12 **Сыч, Е.** Проблемы развития транспортной системы приграничного региона / Е. Сыч, Е. Романенко // Экономика Украины. – 2001. – № 11. – С. 31–35.

*E. BOYKO, PhD, associate professor
National Aviation University, Ukraine*

POTENTIAL OF DEVELOPMENT OF CLUSTER AND LOGISTIC STRUCTURES IN THE MARKET OF TRANSPORT SERVICES OF UKRAINE

The article explains the need for logistics and cluster approaches to the development of the transport market. Investigated preconditions of transport and logistics systems and clusters, considered typical structure and the possible socio-economic consequences.

Получено 13.04.2013