

більшою мірою географічною. Проте, їй бракує чітких послідовних математичних методів обґрунтування прибутковості фірми. Її застосування без розробки системи прямих доказів перерозподілу регіональної прибутковості і лідерства не матиме практичного змісту.

Висновки і перспективи подальших розвідок. Викладені нами зарубіжні концепції регіональної економіки тісно пов'язані як із світовими теоретичними розробками управління ефективністю розміщення підприємств, так і практичними дослідженнями просторового перерозподілу прибутковості на різних локальних рівнях. Їх подальший розвиток і активне впровадження на теренах України є основою для подальших наукових розвідок у даному напрямку.

1. Belussi F. In search of a useful theory of spatial clustering / Belussi F. // Industrial dynamic, innovation and development. Papers of DRUID summer conference, June 14-16 2004. – Elsinore, Denmark, 2004. 2. Bönthe W. Innovation and employment growth in industrial clusters: evidence from

aeronautical firms in Germany / Bönthe W. // International journal of the economics in business. – November 2004. – No. 3. – Vol. 11. – PP. 259-278. 3. Clark G. L. The Oxford Handbook of Economic Geography. / Clark G. L., Feldman M. P., Gertler M. S. – New York, Oxford University Press, 2003. – 742 p. 4. Engelstoft S. Industrial clusters in Denmark: theory and empirical evidence / Engelstoft S., Jensen-Butler Ch., Smith I., Winther L. // Regional Science. – March, 2006. – Number 1. – Vol. 85. – PP. 73-97. 5. Fujita M. The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade / Fujita M., Krugman P.R., Venables A.J. – MIT Press, Cambridge MA, 1999. – 640 p. 6. Fujita M. Economics of Agglomeration: cities, industrial location and regional growth. / Fujita M., Thisse J.-F. – Cambridge, Cambridge University Press, 2004. – 466 p. 7. Maoh H. Geographic clustering of firms and urban form: a multivariate analysis / Maoh H., Kanaroglou C. // Journal of geographic systems. – 2007. – Vol. 9. – PP. 29-52. 8. Moreno R. Innovation clusters in the European region / Moreno R., Paci R., Usai S. // European Planning Studies. – October 2006. – Vol. 4. – No. 9. – PP. 1235-1263. 9. Promoting competitiveness in practice an assessment of cluster-based approaches / Prepared by the U.S. agency for international development and the Mitchell Group Inc. – Washington, 2003. – 112 p. 10. Roberts B. H. Industry clusters in Australia: recent trends and prospect / Roberts B. H., Enright M. J. // European Planning Studies. – January, 2004. – № 1. – Vol. 12. – PP. 99-121.

Надійшла до редколегії 01.02.12

УДК 911.3

І. Смирнов, д-р геогр. наук, О. Шматок, асп.

ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ У ЄС: УКРАЇНСЬКИЙ КОНТЕКСТ

Розкрито особливості та характерні риси процесів формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) у ЄС, зокрема, їх поділ на портові, прикордонні, регіональні; їх взаємодію, що призводить до виникнення нових категорій ТЛК – мультипортів – гейтвей та стикових портів; нарешті, як кінцевий результат, – створення європейської мережі ТЛК з регіоном європейського ядра (European Core Region) в її основі.

Ключові слова: транспортно-логістичний кластер, єврологістика, мультипорти – гейтвеї, стикові порти, європейська мережа ТЛК.

Раскрыты особенности и характерные черты процессов формирования транспортно логистических кластеров (ТЛК) в ЕС, в частности, их деление на портовые, пограничные, региональные; их взаимодействие, которое приводит к возникновению новых категорий ТЛК – мультипортов-гейтвеев и стыковых портов; наконец, как конечный результат, – создание европейской сети ТЛК с регионом европейского ядра (European Core Region) в ее основе.

Ключевые слова: транспортно-логистический кластер, еврологистика, мультипорты – гейтвеи, стыковые порты, европейская сеть ТЛК.

Shown main features and characteristic touches of formation processes of transport and logistic clusters (TLC) in EU, in particular, their dividing into port, boundary, regional kinds; their co-operation which results in the emergence of new categories of TLC, e.c. multiports – gateways and butt ports; finally, as end-point, is creation of the European network of TLC with the European Core Region as its basis.

Keywords: transportation and logistics cluster Eurologistics, multiport – gateways, transshipment / interlining ports, the European network of TLC.

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

ну особливість сучасного етапу розвитку єврологістики та формування єдиного Пан'європейського транспортно-логістичного простору.

Літературні джерела та публікації з теми статті охоплюють як результати досліджень процесів єврологістики (відбиті в працях автора та інших науковців [2-7]), так і літературу з кластерів, починаючи з праць М.Портера [1], продовжуючи працями автора [5,45] та закінчуючи публікаціями з особливостей процесів транспортно-логістичної кластеризації в країнах ЄС [8-11].

Метою статті є розкрити особливості та характерні риси процесів формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) ЄС, зокрема, їх поділ на портові, прикордонні, регіональні; їх взаємодію, що призводить до виникнення нових категорій ТЛК – мультипортів – гейтвей та стикових портів; нарешті, як кінцевий результат – створення Європейської мережі ТЛК з регіоном європейського ядра (European Core Region) в її основі.

Виклад основного матеріалу. Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) – галузеві кластери, кінцевою продукцією яких є транспортно-логістичні послуги в вантажному секторі, в пасажирському секторі, або в обох. Тема ТЛК – порівняно нова тема в літературі про галузеві кластери. Тому на теперішній час кількість публікацій із цієї тематики незначна, в особливості по ТЛК Європейського Союзу. Запізнілий інтерес до ТЛК можна пояснити двома особливостями цієї категорії кластерів: 1. ТЛК – кластери послуг, тоді як традиційна література по галузевим кластерам концентрувалася на кластерах товарного

виробництва, оскільки виробництво продукції галузей спеціалізації – товарів є центральним завданням економічного розвитку регіонів. Однак, ставлення до процесів класифікації в галузях сфери послуг змінюється в міру зростання сегмента спеціалізованих послуг в економіці розвинених країн – сегмента, у розвитку якого транспортно-логістичні послуги відіграють лідируючу роль (рис. 1).

2. Транспортні галузі та транспортні системи займають особливе положення в економіці країн, складаючи, разом з містами і міськими агломераціями, найважливіші елементи формування особливостей економічної географії країн і регіонів. У цьому зв'язку визначення території ТЛК представляє деякі методологічні труднощі, які до теперішнього часу ще остаточно не подолані.

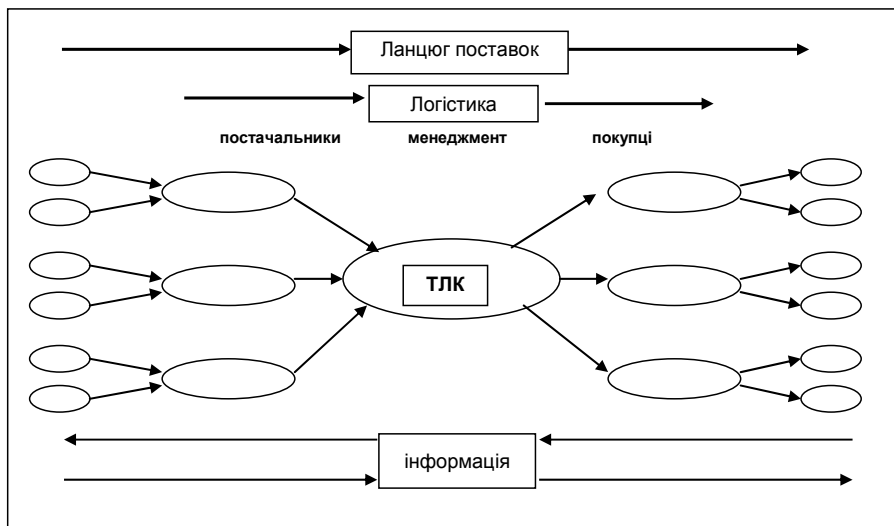


Рис. 1. Структурна схема транспортно-логістичного кластеру (ТЛК)

За нашою думкою територію ТЛК можна визначити як адміністративно-територіальну одиницю чи сукупність суміжних адміністративно-територіальних одиниць, наприклад, це може бути місто чи міська агломерація. Узгодження території кластера з адміністративно-територіальним поділом необхідно як з міркувань зацікавленості і відповідальності органів влади, так і з міркувань забезпечення вимірювання діяльності кластеру даними офіційної статистики. Зв'язок між кластером і територією встановлюється за такими ознаками:

- Організації кластера є резидентами території – вони зареєстровані у відповідних адміністративно-територіальних одиницях, виконують вимоги місцевого (регіонального) законодавства, сплачують податки. Резидентом території може бути як юридична особа, так і її територіальний підрозділ, що має права ведення самостійної господарської діяльності (приміром, статус філії).
- Організації кластера контролюють об'єкти термінальної транспортної інфраструктури території на основі права власності, участі в капіталі, оренди чи іншої правової підстави, що забезпечує контроль.
- Організації кластера домінують в транспортно-логістичних операціях, здійснюваних на термінальній інфраструктурі території, що означає, що кластер має домінуюче становище на ринку транспортно-логістичних послуг на даній території.

Домінуюче положення кластера на регіональному ринку не має нічого спільного з монополією, оскільки кластер – не організація, а множина організацій, що перебувають між собою як у відносинах кооперації, так і у відносинах конкуренції. Транспортно-логістичні кластери належать до однієї з трьох категорій: 1) Портові ТЛК; 2) Прикордонні ТЛК; 3) Територіальні (регіональні) ТЛК. Прикордонні і регіональні ТЛК можуть бути об'єднані в категорію внутріконтинентальних ТЛК.

Портові ТЛК формуються на основі морських портів або, частіше, "колоній" портів. Портові ТЛК, внаслідок маргінальної ролі морських пасажирських перевезень (в основному, туристичних), в основному позиціоновані у вантажному секторі. При цьому пасажирські морські порти, там, де вони є, можуть бути складовими части-

нами портових ТЛК. Річкові порти, внаслідок загального зменшення ролі внутрішніх водних шляхів та річкового транспорту, в наш час не є основою для формування ТЛК, але можуть бути важливою складовою частиною територіальних ТЛК. Виняток становлять порти, розташовані на внутрішніх водних шляхах, але доступні для морських суден (наприклад, порти в нижній течії річок), тобто які функціонально є і морськими портами.

В якості прикладу портового ТЛК розглянемо портовий кластер Валенсія. Якщо подивитися на карту морських портів, будь-то в Європі, Америці чи Азії, то легко перекоонатися в тому, що морські порти типово розміщуються "колоніями" – кластерами портів, що включають декілька близько розташованих портів. Іноді в такій "колонії" є домінуючий порт, а інші прилеглі порти є його сателітами. Але зустрічаються й "колонії" з декількома лідерами – портами приблизно однакової потужності. Порт може бути відносно спеціалізованим або навпаки диверсифікованим, залежно від спеціалізації його вантажних терміналів. Конкуренція за вантажопотоки між портами однієї "колонії" визначається, таким чином, на рівні терміналів (якщо вона є). В останні десятиріччя мав місце значний розвиток морських портів, особливо в сегменті контейнерних перевезень. Портовий кластер Валенсія 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. Валенсія з'єднана з мережею автомагістралей та залізничною мережею Іспанії. Є залізничні під'їзні шляхи до всіх терміналів порту. Наприкінці 2010 року була відкрита високошвидкісна залізнична пасажирська лінія Мадрид – Куенка – Валенсія. Без зупинок потяг долає відстань між Мадридом і Валенсією за 1 годину 33 хв. З 5:00 до 21:00 щодня відправляються 15 поїздів в обох напрямках – з інтервалом проходження близько 1 години. 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 (66 тис. населення) розташовується завод регазифікації, на який і надходить ЗПГ з терміналів порту. Інші вантажі – метали, будівельні матеріали, добрива. Порт Гандія (65 км на південь від Валенсії) спеціалізується на перевалці лісоматеріалів та продуктів їх переробки: меблів, паперу тощо. Населення міста Гандія – 80 тис мешканців.

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 транс-

портних коридорів з державними кордонами. 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 перевершують 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 габ. 1973 року Данія вступила в ЄС і обсяги операцій в Падборзі ще більше зросли. У 1974 році була введена в дію слідуюча через Падборг автомагістраль Е45 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. Нині близько 5000 вантажівок щодня зайняті в транспортно-логістичних операціях в ТЛК Падборг. 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.

Таблиця 1. Основні характеристики ТЛК Падборг [5]

Площа території кластера	5 км ²
Число фірм-транспортних, логістичних та термінальних операторів	150
Число сервісних фірм – з обслуговування вантажівок, водіїв і товарів	50
Число зайнятих	Близько 3000
Розміри фірм	15 – 99 працівників
Населення Падборгу	Близько 10000 чоловік

Регіональні ТЛК 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 і пасажирський і вантажний сектори. Частково ці два сектори функціонують на спільній інфраструктурі. В той же час кожен сектор має спеціалізовану інфраструктуру. Основні відмінності регіональних ТЛК від міських транспортних систем (комплексів) є наступні:

1) ТЛК включає в себе не всю транспортну систему, а тільки ті підприємства, які знаходяться між собою у відносинах тісних зв'язків;

2) ТЛК включає в себе не тільки підприємства транспортної системи, але також підприємства інших місцевих інфраструктурних галузей, що інтегровані в кластер. Прикладами можуть слугувати підприємства з обслуговування транспорту (мережі АЗС, тягові підстанції); заклади професійної освіти (з підготовки та перепідготовки кадрів для підприємств кластеру); наукові та дослідно-впроваджувальні організації у сфері транспорту та логістики тощо.

Регіональні ТЛК, що знаходяться на тій чи іншій стадії розвитку, можуть бути знайдені в будь-якому великому місті. За мінімального рівня розвитку регіональні ТЛК обслуговують потреби у вантажних перевезеннях і мобільності населення лише в межах території власне міста (міської агломерації) – це є кластери на основі систем міського транспорту – вантажного та пасажирського. За класифікацією проекту М.Портера "Cluster Mapping Project" такі кластери відносяться до категорії місцевих (local). Серед 16 типів місцевих кластерів, ідентифікованих проектом в господарстві США, два належать до транспорту та логістики: 1) Місцеві транспортні продукти

та послуги (Local Motor Vehicle Products and Services); 2) Місцеві логістичні послуги (Local Logistical Services). За високого рівня розвитку регіональні ТЛК обслуговують не тільки місцеві потреби у вантажних перевезеннях і мобільності населення, але також і міжміські, міжрегіональні, а також міжнародні перевезення. Транспортно-логістичні послуги, що надаються клієнтам інших територій, регіонів і країн відносяться до вивозу (експорту) послуг отже, вони приносять доходи як місцевим компаніям, так і податки до місцевого бюджету. У цьому випадку, ТЛК, поряд з іншими подібними (тобто експортно-орієнтованими) кластерами (переважно товарними) входить у виробниче ядро економіки міста чи регіону і вносить свій внесок у їх конкурентоспроможність.

Прикладом регіонального ТЛК може бути транспортно-логістичний кластер "Франкфурт-на-Майні" (Німеччина). Цей ТЛК сформувався на основі транспортної системи міста Франкфурта-на-Майні (далі – просто Франкфурт). Однак на даний час територією, що охоплює ТЛК "Франкфурт" є, швидше, регіон Рейн-Майн – субрегіон землі Гессен, в якому проживає третина населення (5,8 млн чоловік) і знаходяться п'ять із шести найбільших міст землі Гессен. Франкфурт, населення якого становить 672 тис. осіб, а з передмістями – 1,5 млн. є великим фінансовим центром Німеччини і Європейського Співтовариства. Тут знаходяться безліч резиденцій німецьких і іноземних банків з усього світу, а також Європейський Центральний Банк і Німецька біржа. Місто Вісбаден є столицею землі Гессен з населенням біля 300 тис осіб. Вісбаден знаходиться на правому березі р. Рейн при впадінні притоки Майну в Рейн. Своїми передмістями Вісбаден практично зростається з Франкфуртом, відстань до аеропорту Франкфурт – 20 км.

Іншими значними господарськими центрами регіонального ТЛК "Франкфурт" є міста Дармштадт та Оффенбах. Дармштадт з населенням 141 тис. чол. відомий насамперед Дармштадтським технічним університетом (більше 30 тис. студентів) та Дармштадтським університетом прикладних наук (11 тис. студентів). Тут розташований також Європейський центр управління космічними польотами і Центр дослідження важких іонів. У 1997 році Дармштадт отримав офіційний статус "наукограда" – Wissenschaftsstadt. Оффенбах з населенням 118 тис. чоловік відділений від Франкфурта тільки річкою Майн і утворює з Франкфуртом єдину міську агломерацію. В Оффенбасі знаходиться центральний офіс Німецької служби погоди, яка відіграє важливу роль у забезпеченні безпеки польотів для Франкфуртського аеропорту.

У силу територіальної близькості основних економічних центрів і розвинених транспортних комунікацій, регіон Рейн-Майн являє собою соціально-економічно інтегровану високоурбанізовану поліцентричну агломерацію.

Економічна міць та інноваційний потенціал регіону Рейн-Майн зіграли чималу роль в тому, що операції ТЛК "Франкфурт" поширилися не тільки далеко за межі міста і землі Гессен, а й за межі національних кордонів ФРН. У ТЛК "Франкфурт", як у кожному регіональному ТЛК, наявні і пасажирський і вантажний сектори, але даний ТЛК особливо відомий своїм пасажирським сектором. Франкфуртський аеропорт, розташований в 12 км від центру міста, – третій за пасажиропотоком аеропорт Європи (після аеропортів Лондона "Хітроу" та Парижа – "Шарль де Голль"). Він є "домашнім" аеропортом компанії Люфтваганс і її найбільшим стиковальним вузлом ("габом"). Франкфуртський аеропорт забезпечує оптимальне сполучення з усіма важливими містами світу. За 2 години можна дістатися майже до кожної європейської столиці. Щотижня 4845 рейсів пов'язують Франкфурт з 298 пунктами призначення в 110 країнах світу. З однією тільки Північною Америкою Франкфурт здійснює 374 авіасполучень на тиждень, а забезпечуючи 631 повітряних сполучень на тиждень з Східною Європою, франкфуртський аеропорт недарма вважається повітряними воротами в цей регіон. Головний вокзал Франкфурта є одним з найзавантаженіших залізничних

вокзалів Німеччини. Франкфурт є головним центром мережі ICE – високошвидкісних залізничних пасажирських сполучень в Німеччині. Щодня вокзал приймає і відправляє більше 1100 потягів. За пасажиропотоком вокзал Франкфурта знаходиться нарівні з Мюнхеном і поступається тільки Гамбургу. Як вантажний габ Франкфурт займає 1-е місце в Європі і входить у першу десятку в світі. Місто знаходиться на стику автомагістралей по лініях Північ-Південь і Схід-Захід і має мережу автодоріг, які відрізняються високою пропускною здатністю. Крім того, Франкфурт має і власний порт. Звідси судна мають прямий вихід до Бельгії, і Франції, в Нідерланди і Швейцарію, а через канал Рейн-Майн-Дунай – до Північного та Чорного морів.

До компаній, що діють у ТЛК "Франкфурт", належать поряд з такими гігантами як – Люфтваганс та "Група Дойче Бан" й інші великі компанії, а також множина логістичних компаній сектору малого та середнього бізнесу. 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. Сучасна інфраструктура місцевих компаній, зокрема, з інформаційних технологій, допомагає підприємствам логістики у застосуванні систем електронної обробки даних великої потужності, обліку потоків товарів із зазначенням часу і застосування необхідних заходів безпеки. Експедиторські фірми охоплюють своїм асортиментом весь спектр послуг з логістики. Крім цього є компанії, що спеціалізуються на певних видах послуг – транспортних, кур'єрських, з доставки або експрес-доставки посилок. Існують мережі як провайдерів класичних дистрибуторських послуг, так і компаній з організації повернення товарів / вантажів, їх сортування та комісіїювання, а також call-центри. Розташовуючись на площі понад 2760000 кв.м, регіон Франкфурт поряд з Гамбургом має найбільший обсяг нерухомості, що використовується для виконання логістичних функцій. Пропонований асортимент охоплює всі види логістичної нерухомості починаючи від простих складських приміщень і закінчуючи складними спеціалізованими пристроями та об'єктами.

Таблиця 2. Характеристики ТЛК "Франкфурт": фірми і зайнятість [6]

	Число фірм	Число працюючих	Середнє число працюючих на фірмі
Логістичні оператори	1632	33 231	20
Пошта, кур'єрські служби	397	5 431	14
Постачальники і суміжники (склади, допоміжні підприємства)	579	27 106	47
ВСЬОГО	2 608	65 768	25

Вищенаведені види транспортно-логістичних кластерів закономірно взаємодіють між собою на певній території. Ця взаємодія портових та внутріконтинентальних кластерів призводить до того, що серед морських портів можуть бути виділені такі категорії ТЛК, як порти – гейтвеї та стикові порти. Порти – гейтвеї (port gateway) – це порти, в яких переважаючим типом операцій є операції перевалки з морських шляхів на наземні або навпаки. У стикових портах (transshipment / interlining port) переважаючим типом операцій є операції перевантаження з одних суден на інші. Одже, порти – гейтвеї з'єднують морську транспортну мережу з інфраструктурою наземного транспорту, а стикові порти обслуговують технології морських перевезень (аналог сортувальних станцій на залізницях). На практиці в більшості морських портів виконують обидва типи операцій у різних співвідношеннях.

Розглянуті вище види і категорії ТЛК складають організаційну основу формування Європейської мережі транспортно-логістичних кластерів (рис. 2). Її фінансово-економічною основою є зростаючий попит на транспорт-

но-логістичні послуги в Європейському Союзі, що збільшується в 2,5 рази швидше, ніж ВВП, в міру інтеграції економік країн – членів ЄС (і подальшого розширення ЄС) в єдиний економічний простір. Частка транспортно-логістичних послуг, що надаються спеціалізованими провайдерами, в загальному обороті досягла 40%. Основними бенефіціарами цього зростання є Німеччина, Великобританія та Франція, на частку яких припадає половина всього обороту (рис. 3). У процесі цього розвитку і формується Європейська мережа транспортно-логістичних кластерів. В даний час в цій мережі виділяють 25 первинних (primary) і близько 60 вторинних (secondary) ТЛК. Щонайменше чотири первинних кластера можна кваліфікувати як глобальні логістичні кластери – кластери на базі мегаполісів Лондона і Парижа і міських агломерацій Франкфурт-Рейн-Майн і Рандстад-Голланд⁵.

⁵ Рандстад-Голланд – поліцентрична міська агломерація на заході Нідерландів, що включає чотири найбільших міста цієї країни – Амстердам, Роттердам, Гаагу, Утрехт, а також Лейден-старе університетське місто.

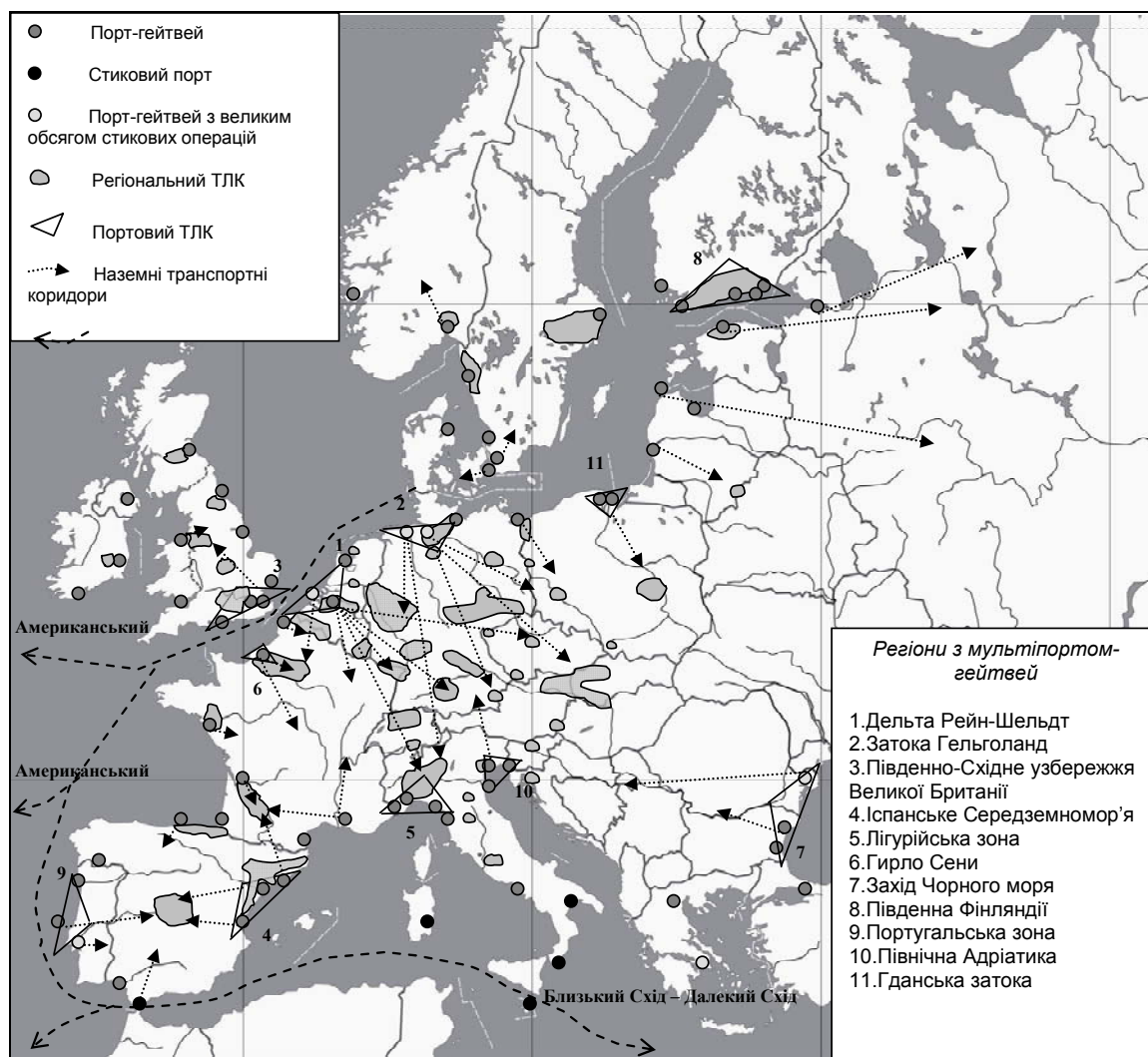


Рис. 2. Європейська мережа ТЛК: взаємодія портових та регіональних кластерів

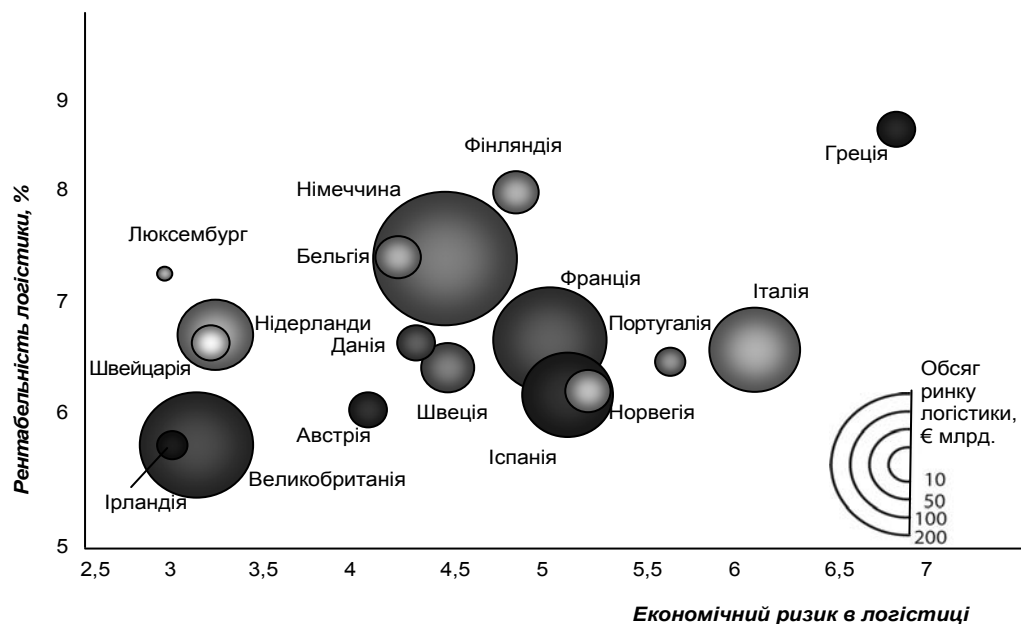


Рис. 3. Обсяги ринків логістики в країнах Західної Європи

Таким чином, в мережі європейських ТЛК можна виділити 3-рівневу ієрархію. Найвищою щільністю мережа ТЛК відрізняється на території гігантського європейського мега-

поліса – European Core Region, відомого також як "блакитний банан" або "гарячий банан" – через його форму і яскраве світіння ночами, що спостерігається з космосу (рис. 4).

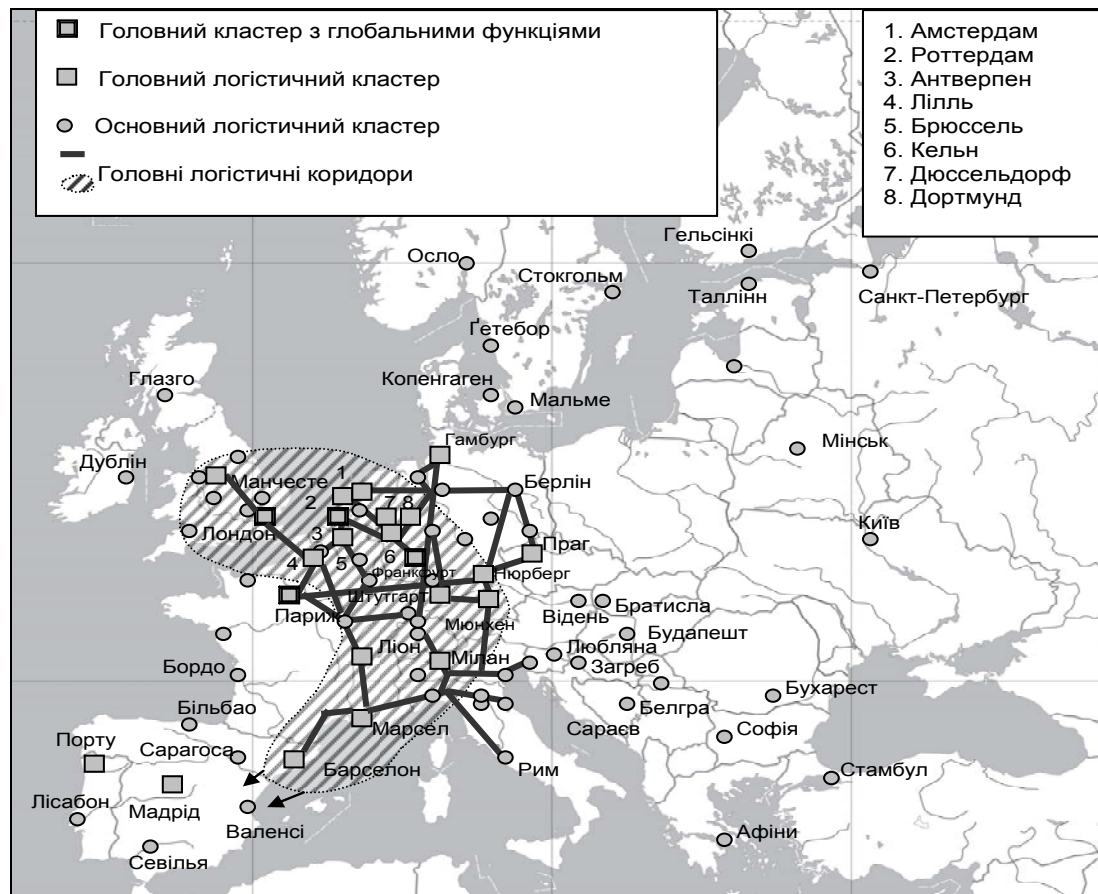


Рис. 4. Розміщення логістичних кластерів Європейського Союзу

Висновки. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в ЄС відбуваються дещо із запізненням у порівнянні з формуванням кластерів у виробничих галузях (промисловість, агропромисловий бізнес). Разом з тим, для створення транспортно-логістичних кластерів у країнах-членах ЄС вже є необхідні підстави у вигляді структурних та регіональних компонентів та програм єврологістики. Отже, транспортно-логістичну кластеризацію в ЄС слід розглядати, як подальший розвиток Пан'європейського транспортно-логістичного простору, що акцентовано в програмних документах ЄС – Білих книгах з розвитку транспортної галузі (2001; 2006) та "Дорожньої карти з формування Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентно-спроможної та ресурсно-ефективної транспортної системи" (2011). ТЛК, що формуються у ЄС, поділяються на портові, прикордонні, регіональні. В результаті їхньої взаємодії з'являються нові категорії ТЛК – мультипорти – гейтвеї та стикові порти. Їхня сукупність в країнах ЄС формує європейську мережу ТЛК з регіоном європейського ядра (European Core Region) в її основі. Тут концентруються головні кластери з глобальними функціями (Лондонський, Паризький, Франкфуртський, Ранстанд-Голланд), більшість головних та основних ТЛК. Подальший розвиток та географічне поширення процесів транспортно-логістичної кластеризації в Європі, без сумніву, повинно охопити Україну, де портові ТЛК можна формувати в зоні Великої Одеси (порти Одеса, Іллічівськ, Південний); Миколаєва-Херсона; Севастополя-Ялти-Феодосії-Керчі; Маріуполя-Бердянська. Є підстави для створення прикордонних (Ужгород, Ковель, Львів тощо), та регіональних ТЛК (у Києві, Донецьку, Харкові,

Дніпропетровську), а також мультипортів – гейтвеїв та стикових портів. Враховуючи проходження територією України чотирьох з десяти Пан'європейських транспортних коридорів (№ 3; № 5; № 7; № 9) та чотирьох трансконтинентальних транспортних коридорів (Європа – Азія, TRACEKA, Балтика – Чорне море, Чорноморське транспортне кільце), а також надзвичайно вигідне транзитне положення України (найвищий коефіцієнт транзитності серед держав Європи за дослідженнями британського інституту Rendall) можливо говорити про створення на території України мережі головних та основних транспортно-логістичних кластерів, як інтегральної складової частини Пан'європейської мережі ТЛК.

1. Портер М. Конкуренция / М. Портер. – М.: Изд. дом "Вильямс", 2006. – 760 с.
2. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія / І.Г. Смирнов. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
3. Смирнов І.Г. Транспортна логістика: Навч. пос. / І.Г. Смирнов, Г.В. Косарева. – К.: ЦУЛ, 2008. – 224 с.
4. Смирнов І.Г. Логістика туризму: Навч. пос. / І.Г. Смирнов. – К.: Знання, 2009. – 444 с.
5. Географія світового господарства (з основами економіки): Навч. пос. / за ред. Я.Б. Олійника, І.Г. Смирнова. – К.: Знання, 2011. – 640 с.
6. Олійник Я.Б. Міжнародна логістика / Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов: Навч. пос. – К.: Обрії, 2011. – 544 с.
7. Саркисов С.В. Формирование международных логистических систем предприятия России в условиях глобализации мировой экономики. – М.: Анкил, 2007. – 264 с.
8. Torregrosa A. Valenciaport logistic cluster / A. Torregrosa. – Valencia: Foundation Valenciaport, 2004. – 247 p.
9. Sorensen S.Y. EMCC case studies. Transport & Logistics sector: Padborg cluster, Denmark / S.Y. Sorensen et al. – Copenhagen: Danish Technological Institute, 2008. – 362 p.
10. Rhine-Main. Quantitative analysis of service business connections, Проект POLYNET // <http://www.poly.net.org.uk>.
11. Rebitzer D.W. The European Logistics Market / D.W. Rebitzer // Europe Real Estate Yearbook, 2007. – Frankfurt am Main, 2008. – 573 p.

Надійшла до редколегії 11.12.10