

## НАПРЯМКИ ПІДТРИМКИ УЧАСТІ РЕГІОНІВ У МІЖРЕГІОНАЛЬНИХ КОНКУРЕНТНИХ ВІДНОСИНАХ

*Тараканов М.Л.*

*Запропонована парадигма участі регіонів у міжрегіональних конкурентних відносинах на засадах пріоритетного розвитку нових видів економічної діяльності, підтримуючих провідні галузі спеціалізації економіки регіонів. На прикладі регіональної концепції логістики матеріальних потоків розглянуті напрямки вдосконалення базових ознак розвитку приморських регіонів.*

**Актуальність проблеми.** Початок ХХІ століття ознаменувався подальшим динамічним нарощуванням нових знань у всіх областях соціально-економічного життя суспільства. Динамічні перетворення в комп'ютерних технологіях, інтенсивна модернізація засобів зв'язку, транспортних комунікацій та інших напрямків інноваційного розвитку вказують на революційний і в той же час перманентний характер змін, які відбуваються у світовій економіці. Не відстає від глобальних інноваційних перетворень і регіональний аспект економічних трансформацій. З огляду на дану тенденцію сучасна наукова думка супроводжується активним пошуком і розробкою нових теоретичних положень, спрямованих на ефективну трансформацію регіональної економіки під впливом нових зовнішніх та внутрішніх факторів.

Одним з таких перспективних напрямів досліджень стає проблема підвищення ефективності участі регіонів у міжрегіональних конкурентних відносинах. Конкурентні відносини між регіонами обумовлені об'єктивними факторами суперництва в окремих сферах соціально-економічного розвитку (суперництво за зовнішні інвестиції, за розподіл бюджетних коштів і таке інше).

В теорії ринкової економіки позитивний вплив конкуренції на зростання ефективності господарювання є багаторазово доведеним фактом, який не вимагає додаткових підтверджень. Разом з тим, питання пошуку параметрів участі регіонів у міжрегіональних конкурентних відносинах, в межах яких має бути здійснюватися найбільш суттєвий внесок у забезпечення якісних і кількісних перетворень у соціально-економічний розвиток регіонів ще не отримали певного науково-методичного обґрунтування.

**Аналіз досягнень і публікацій останніх років, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** На сьогоднішній день у наукових колах намітився певний консенсус до основних положень теорії міжрегіональної конкуренції. До загальновизнаних підходів, які не викликають гострих дискусій, варто віднести обов'язкову наявність специфічних, у тому числі унікальних ресурсів (природних, економічних, науково-технічних і ін.), які формують економічну основу конкурентоспроможності регіонів [1,2,3], а також існування в регіоні відповідних органів управління, які в межах своїх повноважень здатні впливати на стан конкурентоспроможності економіки регіону. У той же час

системне уявлення необхідних умов, при яких участь регіонів у міжрегіональних конкурентних відносинах забезпечить необхідні якісні і кількісні перетворення в їх соціально-економічному розвитку, потребує певної додаткової конкретизації. Такий зв'язок, в першу чергу, потрібно розкрити по відношенню до перспективних видів економічної діяльності, які зараз отримують динамічний розвиток в окремих регіонах. зокрема, до логістичного бізнесу в сфері обслуговування матеріальних потоків.

Мета статті. Мета статті полягає в обґрунтуванні вибору параметрів участі регіонів у міжрегіональних конкурентних відносинах в контексті адаптації логістичного бізнесу до прискорення соціально-економічного розвитку регіонів.

Виклад основного матеріалу. У ринковій економіці традиційними суб'єктами конкурентних відносин виступають виробники товарів і послуг. Між ними конкуренція носить прямий взаємообумовлений характер, коли посилення позицій і - го суб'єкта господарювання призводить до ослаблення позицій j - го суб'єкта господарювання і навпаки. Наявність прямої конкуренції стимулює виробників товарів і послуг впроваджувати новітні технології, модернізувати виробництво, підвищувати кваліфікацію співробітників і ін. За аналогією з товаровиробниками можна зробити висновок, що єдиним носієм прямих конкурентних відносин між регіонами є підприємства з виробництва однотипної продукції або з надання послуг.

У той же час слід зазначити, що множина учасників конкурентних відносин не дозволяє об'єктивно визначити скупну конкурентоспроможність регіону «А» відносно кожного з інших регіонів «Б», «В», «Г», «Д», з якими мають конкурентні стосунки суб'єкти господарювання. Крім того, такий підхід не дає уявлення відносно впливу міжрегіональної конкуренції на соціально-економічний стан регіону, що є одним із провідних чинників його сталого розвитку.

З цього приводу за масштаб аналізу міжрегіональних конкурентних відносин пропонується розглядати види економічної діяльності, які формують спеціалізацію регіонів у міжрегіональному розподілі праці. Оперування даним масштабом конкурентних відносин містить ряд переваг. По-перше, різко скорочується кількість об'єктів міжрегіональних конкурентних відносин, які необхідно враховувати при виконанні відповідних оцінок. По-друге, спрощується процедура збору інформації для моніторингу регіонів-конкурентів. По-третє, галузі спеціалізації, які концентрують основний виробничий, технологічний, інтелектуальний, трудовий, інфраструктурний потенціал регіонів, дозволяють репрезентативно визначати вплив міжрегіональних конкурентних відносин на глибину відновлення регіональної економіки.

Вибраний масштаб галузей спеціалізації залежно від географічних кордонів збуту продукції або послуг може мати значний діапазон розкиду параметрів, і таким чином спроможній по різному впливати на необхідні соціально-економічні перетворення в регіоні. Якщо ми звернемо увагу на регіони-конкуренти, споживачами галузей спеціалізації яких є внутрішній ринок, то в цьому випадку ознаки конкуренції як правило слабо позначаються на процесах регіонального відновлення економіки конкуруючих регіонів. Це пояснюється невеликою ємністю внутрішнього ринку, його сформованою споживчою структурою і як слідство- відносно незначним масштабом галузей спеціалізації.

Куди більш помітний вплив на регіональні перетворення забезпечує участь регіонів у міжнародній конкуренції. Галузі спеціалізації конкуруючих регіонів, які розташовані в різних країнах, перебувають під більш масштабним впливом споживчого попиту. Відповідно і масштаб розвитку цих галузей перевершує національний масштаб. Підтвердженням цьому факту можуть служити чисельні іноземні приклади. Так, близьким для приморських регіонів України є приклад суперництва між окремими регіонами країн Балтійського басейну за глобальні маршрути транзитних товаропотоків. Результатом такої конкуренції стало масштабне нарощування портової інфраструктури, яка суттєво змінило вигляд більшості прибалтійських регіонів. З'явилися нові центри економічної активності, здійснена прокладка нових автомобільних і залізничних магістралей, почали будуватися нові міста і населенні пункти. Швидко зростає обсяг інвестицій у соціальну інфраструктуру [4].

На сьогоднішній день спостерігається позитивна тенденція посилення реагування органів влади всіх рівнів на підтримку конкурентоспроможності галузей спеціалізації регіонів. Виділяються науковий, організаційно-економічний та інфраструктурний напрями даної підтримки. Науковий напрям пов'язаний з посиленням співпраці провідних підприємств регіонів із науковими підрозділами в підвищенні ефективності виробничої діяльності, збуту продукції, вдосконалення систем управління та ін. [5]. Організаційний напрям визначається впровадженням нових організаційно-економічних форм взаємодії галузей спеціалізації з іншими об'єктами господарювання в регіоні. Інфраструктурний напрям пов'язаний з проектами в сфері будівництва доріг, мереж водо-тепло-енергопостачання тощо [6].

Інноваційна економіка, що є «візитною карткою» XXI століття, сприяє позиціонуванню регіонів в якості специфічних товарів, які вступають між собою в прямі міжнародні конкурентні відносини. Таке уявлення регіонів базується на сучасних процесах глобалізації економіки, коли тільки синергія ділової активності, у тому числі регіональна, здатна забезпечити необхідну присутність галузей спеціалізації на міжнародних ринках. Тому поряд із перерахованими напрямками підтримки галузей спеціалізації потрібен пошук додаткових заходів регіональної підтримки. Для рішення цього питання на перший план виходить проблема «подвоєння» потенціалу конкурентоспроможності галузей спеціалізації шляхом кумулятивного підключення до них нових видів економічної діяльності. Виділяються паралельна та інтегрована форми такої підтримки.

Паралельна форма підтримки полягає в становленні нових видів економічної діяльності, які не пов'язані економічними стосунками з галузями спеціалізації. Таким прикладом може служити концепція розвитку Донецької області, яка передбачає досягнення рівня провідних вугільних регіонів Європи, таких як Рурський регіон, регіон Саар, Лотарингія та інші шляхом створення нових видобувних галузей (видобуток цегли, фосфатів тощо) [7]. Паралельна форма підтримки здатна істотно надати допомогу галузям спеціалізації шляхом підвищення загальної ваги регіонів у системі міжрегіональних конкурентних відносин. Додаткові переваги зводяться:

- по-перше, до більше вільного розміщення підтримуючих видів економічної діяльності по території регіону. Вільна локація дозволяє оперувати системним баченням процесів відновлення економіки регіону, коли кожна базова ознака регіону (управління, пропорціональність комплексність тощо) співвідноситься з можливостями «підтримуючих» видів

економічної діяльності впливати на її відновлення, у тому числі через ресурс використання просторового фактору в механізмах регіонального розвитку;

- по-друге, до збільшення попиту на нові професії і спеціальності, що істотно змінить професійну структуру зайнятості населення;

- по-третє, до перспектив перетворення «підтримуючих» видів економічної діяльності в самостійні види регіональної спеціалізації з наступним активним підключенням до участі в міжрегіональних конкурентних відносинах.

З іншого боку, варто звернути увагу на певні недоліки у використанні паралельної форми підтримки галузей спеціалізації з причин додаткових витрат на вихід основної продукції (послуг) на міжнародні ринки, підвищених ризиків, особливо в початковій фазі становлення нових видів діяльності, порушень балансу в структурі основних, допоміжних і обслуговуючих виробництв регіону.

На відміну від паралельної форми інтегрована форма підтримки спрямована на істотне збільшення потенціалу конкурентоспроможності галузей регіональної спеціалізації.

Вона реалізується через розвиток регіональної кооперації, комбінування, матеріально-технічного забезпечення галузей спеціалізації. Так, наближення випуску комплектуючих до головних підприємств диктує ринкова потреба в мінімізації витрат на випуск продукції, особливо в періоди економічних криз. В результаті, наприклад, суднобудівні заводи для посилення позицій у ціновій конкуренції на світовому ринку суднобудівної продукції активізують взаємодія по лінії кооперації із суміжниками, які розташовані на близькій відстані від головних заводів. Аналогічна тенденція спостерігається в автомобілебудуванні та інших базових галузях економіки окремих регіонів країни.

Концептуальне уявлення перерахованих напрямків регіональної підтримки конкурентоспроможності галузей спеціалізації представлені на рис. 1.

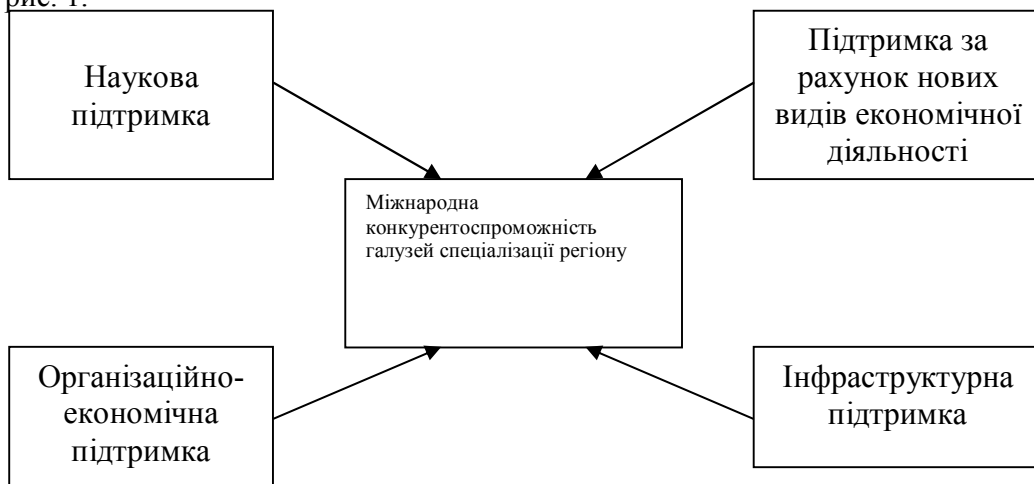


Рис. 1. Концептуальне уявлення пріоритетних напрямків підтримки міжнародної конкурентоспроможності галузей спеціалізації регіону

В системі приморських регіонів України провідною галуззю спеціалізації виступає морський транспорт та його структурна ланка – відповідні регіональні портові комплекси. Забезпечення сталого розвитку портів має важливе значення для поступового соціально-економічного розвитку практично всіх приморських областей країни. З цього приводу в останні часи все більш помітна увага з боку бізнес-структур та місцевих органів влади приділяється новому перспективному напрямку розвитку продуктивних сил - логістиці обслуговування матеріальних потоків, яка обслуговує вантажопотоки провідних морських портів [8].

З урахуванням прийнятої нами концептуальної моделі забезпечення конкурентоспроможності регіонів зупинимось на аналізі деяких змін в діючих логістичних концепціях.

Розвиток теоретичних основ логістики матеріальних потоків тісно пов'язано з чотирма основними концепціями, які на теперішній час визначають методологію наукових досліджень: аналітичною, технологічною (інформаційною), маркетинговою і інтегральною. В останні часи все більшу вагу отримує інтегральна концепція [9, с 24]. Вона розглядає матеріальний потік в якості матеріальної основи, навколо якої об'єднуються всі інші функціональні концепції: аналітична, маркетингова, технологічна.

В контексті інтегральної концепції в науковій літературі в останні часи отримала розвиток регіональна логістична концепція. Регіональна логістична концепція вводить до складу чинників розвитку логістичного бізнесу регіональну складову. В науковій літературі переважають два підходи до використання регіональної логістичної концепції.

Перший підхід базується на рішенні проблем регіоналізації логістичного бізнесу, збереження при цьому в якості базового об'єкта досліджень саму логістику матеріальних потоків. В рамках даного підходу дослідженню регіональних проблем логістичного бізнесу присвячено ряд фундаментальних робіт. Так, в роботах В.І. Павлова акцент зроблено на розробку концептуальних основ формування регіональних транспортно-логістичних систем управління вантажними автомобільними перевезеннями в регіоні, на впровадженні термінальних логістичних систем доставки вантажів, на вдосконаленні діяльності залізничних транспортно-складських комплексів [9]. В роботах Т.А. Прокоф'євої і О.М. Лопаткіна регіональний аспект логістики сконцентровано на кадровому, інформаційному та. нормативно-правовому забезпеченні логістичного бізнесу [10].

Другий підхід до використання регіональної логістичної концепції полягає в рішенні регіональних проблем логістики матеріальних потоків в якості інструмента підвищення ефективності соціально-економічного розвитку регіонів. Даний підхід передбачає дослідження закономірностей регіоналізації логістичного бізнесу в сполученні з розробкою інструментів впливу на навколишнє соціально – економічне середовище. Послідовно даний підхід в розрізі соціально-географічних досліджень розкриває І.Г.

Смірнов. В його роботах всебічно проаналізовані соціально-географічні відносини, які формують комунікаційний каркас соціально-економічних районів [11].

Слідуючи принципам системності в дослідженні логістики матеріальних потоків в якості провідного виду діяльності, який суттєво підтримує конкурентоспроможність провідної для приморських регіонів галузі економіки – регіональних систем морських портів, авторська думка полягає в необхідності об'єднання цих двох підходів. З урахуванням даної обставини регіональна логістична концепція нами розглядається як системна парадигма розвитку логістики матеріальних потоків, яка включає набір ідей, цілей, концептуальних положень і організаційно-економічних інструментів, спрямованих на досягнення провідного положення логістичного бізнесу в структурі народного господарства приморських регіонів в сполученні з суттєвим оновленням базових параметрів регіонального розвитку.

В авторському баченні перспективи використання регіональної логістичної концепції дозволяють формулювати контур майбутньої організації логістичного бізнесу в якості нової галузі спеціалізації економіки приморських регіонів. Організаційною формою реалізації даної стратегії в роботі розглядаються логістичні зони обслуговування матеріальних потоків (ЛЗОМП). У просторовому вимірі ЛЗОМП представляють окремі локальні території у складі приморських регіонів, які обладнають сукупністю умов для пріоритетного розвитку логістичного бізнесу з обслуговування матеріальних потоків, використання яких призвано забезпечити становлення логістичної спеціалізації приморських регіонів в якості нового виду економічної діяльності, спрямованого на підвищення конкурентоспроможності морських портів в міжрегіональних конкурентних відносинах, а також на забезпечення комплексного впливу на оновлення всієї системи базових ознак приморських регіонів.

Специфіка територіальної організації ЛЗОМП закладається в суттєвій вибірковості місць локалізації об'єктів логістичного бізнесу. Основний каркас ЛЗОМП формують залізничні та автомобільні виходи із морських портів по основним векторам (напрямам) вантажоперевезень. Технологічне віддалення логістичних об'єктів від залізничних магістралей визначається умовами прокладки і довжиною підхідних шляхів до логістичних об'єктів. Логістичні об'єкти, які розташовані вздовж автомобільних магістралей, мають більше свободи вибору. Вони мають бути розташовані як безпосередньо вздовж автомобільних трас, так і на більш віддаленій відстані від автотраси (до 3 км). В першому випадку мова йде про логістичні об'єкти, які безпосередньо експлуатують автомобільні виходи (входи) з портів центрів: термінально-логістичні склади, розподільчі центри, оптові ринки тощо. В другому випадку мова йде про обслуговуючі логістичний бізнес об'єкти інфраструктури, прив'язка яких до провідних транспортних магістралей не обов'язкова.

В складі ЛЗОМП відокремлюються три мікрозони підвищеної логістичної активності:

- мікрозона припортових територій в межах портових міст;
- мікрозона окружних автомобільних трас;
- мікрозона окремих глибинних територій приморських областей, які мають вигідне транспортно-логістичне положення по відношенню до портових центрів.

В кожній мікрозоні підвищеної логістичної активності формується основний ефект функціонування ЛЗОМП, який реалізується через локальні логістичні комплекси (ЛЛК) відповідного топологічного рівня [12].

В рамках об'єднання існуючих підходів до використання регіональної логістичної концепції вкажемо на вузлові принципові аспекти оновлення базових ознак регіонального розвитку.

ЛЗОМП базуються на уявленні приморських регіонів в якості транспортно-комунікаційного простору, якому властиві унікальні цінності в системі глобальних транспортних потоків у ХХІ столітті розвиток транспортних комунікацій зіткається з новими позивами глобального масштабу, які пов'язані з кардинальними перетвореннями в технології транспортування вантажів, з створенням нових поколінь морських портів, втіленням в життя концепцій глобальних транспортних потоків, все більш розуміючою стратегією забезпечення провідної функції логістики в сталому економіко-екологічному розвитку приморських регіонів. Під впливом НТП здійснюються кардинальні перетворення в інтенсифікації пропускної спроможності морських портів. В умовах дефіциту портової інфраструктури необхідні параметри ЛЗОМП спроможні забезпечити оновлення вантажної бази портів за рахунок втілення в систему глобальних товарних потоків.

ЛЗОМП також обладнають потенціалом оновлення інших базових чинників приморських регіонів в вчасності, ознак пропорційності регіонального розвитку, організаційних форм управління регіональним розвитку и др.

Так, об'єктивні передумови досягнення нової якості чинника пропорційності в соціально-економічному розвитку регіонів є :

-можливості логістичного бізнесу випереджаючими темпами нарощувати економічний потенціал у більш відсталих внутрішніх районах приморських областей, які тяжіють до магістралей, пов'язаних з морськими портами;

- наявні ресурси для забезпечення збалансування обсягів і географії поставок товарів на зовнішні ринки з товарним імпортом за рахунок використання потенціалу вигідного транспортно-логістичного положення приморських регіонів;

- стимули для активізації інноваційної діяльності тощо.

Оновлення ознаки організаційних форм розвитку економіки приморського регіону передбачає:

- формування логістичних кластерів, логістичних центрів та інших інноваційних форм бізнесу;
- впровадження методів логістичного маркетингу в систему планування та прогнозування соціально-економічного розвитку приморських областей;
- делегування додаткових повноважень місцевим органам влади в процесі організації логістичного бізнесу, включаючи розширення контрольних функцій місцевих органів влади, вибір пріоритетів логістичного бізнесу, надавати пільги підприємцям в рамках місцевого законодавства.

ЛЗОМП призвані забезпечити рішення екологічних проблем приморських регіонів. По мірі того, як приморські регіони все більш масштабно експлуатуються, а вільні ресурси зменшуються, подальша успішна господарська діяльність можлива лише за умови впровадження механізмів скорочення дефіцитної частини ресурсів. Такий сценарій передбачає широке впровадження ресурсозберігаючих логістичних технологій. в тому числі нових економічних видів транспортування товарів і вантажів на коротку відстань (пневмотранспорт, канатно-підвісні дороги, тощо); широке впровадження прогресивних форм комбінування і кооперування логістичних процесів; масове впровадження сучасних логістичних технологій, заснованих на четвертому та п'ятому технологічних укладах

Висновки та перспективи подальших досліджень. Орієнтація на інтегровану форму підтримки базових галузей спеціалізації регіонів в сполученні з відновленням провідних ознак регіону на найближчу перспективу перетворюється в центральне завдання для органів регіонального управління в подоланні глибокої соціально-економічної кризи. З комплексу окреслених питань виникає необхідність розробки нових науково-методичних підходів до рішення соціально-економічних проблем регіонального розвитку, орієнтованих як на комерційний, так і народногосподарський ефект. При цьому орієнтиром у процесі пошуку оптимальних рішень повинні служити шляхи вдосконалювання базових ознак регіонального розвитку.

### *Література*

1. Управління міжнародною конкурентоспроможністю в умовах глобалізації економічного розвитку//Монографія у2-х частинах. - Т.2. - К.: КНЕУ, 2006. - 591 с.
2. Пахомов Ю. Національні економіки у глобальному конкурентному середовищі/Ю.Пахомов, Л. Лук'яненко, Б. Гунський. – К.: Україна, 1997. – 237 с.
3. Осипов В.М. Управління конкурентоспроможністю продукції металургійної галузі: Монографія/За наукр ред. академіка, д.е.н., професора Б.В.Буркинського. – Одеса: МПП «Евен», 2005. – 296 с.



4. Подвійне дно Балтійського транзиту//Морські порти. - 2009. - № 4. - С. 30 - 35.
5. Шлях до успіху//Діловий вісник. - 2009. - № 6. - С. 8 - 9.
6. Лаврик М.І. «Родзинки» Сумського регіону//Діловий вісник. - 2009. - № 2. - С. 8 - 11.
7. Діловий вісник. - 2009 - № 3. - С. 15.
8. Тараканов М.Л. Формування регіональних логістичних комплексів зовнішньоекономічної спеціалізації//Вісник соціально-економічних досліджень. – Одеса: Одеський державний економічний університет, 2007.- Вип. 29.- С. 210 – 213.
9. Павлов В.І., Бортнік С.М. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси. – Луцьк: Надстир'є, 2005. – 256 с.
10. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект. – М.: РКонсульт, 2003. – 400 с.
11. Смірнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір. – К.: «Обрії», 2004. – 335 с.
12. Тараканов Н.Л., Осипов В.Н., Медяная А.Н. Перспективные направления формирования региональных логистических комплексов//Россия и мир. Межвузовский сборник научных трудов. – СПб.: Санкт-Петербургский университет водных коммуникаций. – 2007. – Вып. 15. – С. 153 - 167.

#### *Abstract*

**Tarakanov N.L.**

#### **Directions of support of participation of the regions in the interregional competitive relations**

The article considers a new paradigm of participation of the regions in the interregional competitive relations on the basis of priority development of the new types of economic activity that supports the leading industries which the economy of the regions is specialized in. By the example of the regional concept of logistics of the material flows the directions of the improvement of the basic features of the seaside regions are considered, including the support of the development of the port complexes of the seaside regions.