

## РОЛЬ ТА ЗНАЧЕННЯ ПРОЦЕСІВ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ У РЕФОРМУВАННІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ КРАЇНИ

*Хоменко І.О.*, Національний транспортний університет, м.Київ, Україна

*Хоменко В.С.*, Національний транспортний університет, м.Київ, Україна

## ROLE AND IMPORTANCE IN FORMING PROCESSES CLUSTERING TRANSPORT SYSTEM

*Khomenko I.O.*, National Transport University, Kiev, Ukraine

*Khomenko V.S.*, National Transport University, Kiev, Ukraine

## РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ПРОЦЕССОВ КЛАСТЕРИЗАЦИИ В ФОРМИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СТРАНЫ

*Хоменко И.А.*, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

*Хоменко В.С.*, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

**Постановка проблеми.** Мережевий характер розвитку теперішньої ринкової економіки з важливим значенням комунікаційних, транспортних й інфраструктурних елементів показує необхідність змін способів і форм організації бізнесу з застосуванням нових моделей реалізації. Крім того, високий динамізм ринкового оточення потребує від суб'єктів транспортного ринку формування нової системи взаємовідносин між учасниками ринкових відносин на принципах симбіозу конкурентоздатності та співпраці, що становлять основу кластерного підходу. Досвід зарубіжних країн переконливо доводить ефективність та закономірність застосування різного виду кластерів. На даний момент формування кластерів стало важливою ланкою державної політики. Особливою ознакою процесів кластероутворення в Україні є орієнтування перспективних кластерів на традиційні галузі промисловості – будівництво, металургію, легку промисловість; перевагою європейських країн є розвиток кластерів, особливо, у високотехнологічних галузях і сфері послуг, у тому числі, й транспортній. Потрібно зауважити, що ринкові перетворення, що відбуваються у транспортній галузі країни на протязі двадцяти років привели до формування ринку транспортних послуг (РТП), який виступає важливою об'єднуючою ланкою у системі матеріального виробництва, споживання та розподілу товарів. Від того, наскільки буде ефективно функціонування даного ринку, як певного механізму товарообігу, залежить мінімізація затрат обігу, що впливає на конкурентоспроможність товарів, які поставляються на зовнішній і внутрішній ринки. У зв'язку з цим, на ринку транспортних послуг підвищуються вимоги до організації транспортного обслуговування в напрямку забезпечення якісного рівня на базі покращення перевізних процесів. Згідно цих умов дослідження та впровадження адекватних ринкових механізмів забезпечення цільового функціонування РТП стає можливою тільки за умов комплексного об'єднання транспортних підприємств, що реалізуються у формі транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) з позицій кластерного та логістичного підходів, а тому дослідження процесів кластеризації набуває особливої актуальності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Багато зарубіжних вчених проводили дослідження значення та теоретичних аспектів формування економічних кластерів серед них насамперед такі: М. Фельдманом, П. Фішером, Є. Дахменом, Є. Лімером, Я. Суомінен, М. Портером, М. Тодаро, І. Толенадо, Д. Якобсоном та, А. Янгом. Але протягом останніх років збільшився інтерес до кластерного підходу серед вітчизняних вчених зокрема, І.О. Коробейникова, А.І. Амоши, М.П. Войнаренко, В.І. Ляшенко, В.І. Дубніцко, Т.Б. Клейнера, Н.А. Мікули, В.В. Кистанова, С.В. Куріцина, Н.В. Копилова, С.І. Соколенко та інших авторів. Серед вчених, які приділяють свою увагу на проблеми формування логістичних кластерів, потрібно відзначити Т.Є. Євдотієву, С.І. Гриценка, И. Г. Меньшеніну, Л.А. М'ясникову, Л. М. Капустіну й інші. Розширення мережі транспортно-логістичних кластерів з метою забезпечення раціонального застосування транзитного потенціалу України є одним із першочергових заходів розвитку транспортно-логістичної системи нашої держави.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Визначаючи значимість основних теоретичних й емпіричних наукових розробок необхідно відзначити відсутність цілісного дослідження проблем розвитку ринків транспортних послуг на основі застосування кластерно-

логістичної моделі, що може бути передумовою економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності не лише транспорту як такого, але й економіки країни на різних рівнях функціонування [2]. На нашу думку, недостатньо опрацьованими в економічній літературі є питання розширення мережі транспортно-логістичних кластерів у прикордонних областях України, через які проходять міжнародні транспортні коридори з метою розширення транскордонного співробітництва та, як наслідок, підвищення ефективності функціонування транспортно-транзитного потенціалу держави.

**Мета статті.** Провести стислий аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури України, виявити головні перешкоди на шляху успішного її виходу на ринок транзитних послуг та дослідити світовий досвід застосування дієвих інструментів для дієвої роботи галузі.

**Виклад основного матеріалу.** Україна завдяки вигідному географічному розташуванню на перетині транснаціональних вантажних потоків, а також розвинутій інфраструктурі наземних і водних видів транспорту має чи не найвищий у Європі коефіцієнт міжнародного транзиту вантажів. Разом з тим, потрібно знати, що вигідне географічне положення — це не головна умова для нарощування транзитного потенціалу. Адже, вантажовідправники, вирішуючи умови доставки своїх вантажів до тієї чи іншої країни, звертають увагу на класичні логістичні критерії: мінімальні витрати часу та коштів при забезпеченні потрібного рівня сервісу. Отже, використовуються логістичні ланцюжки доставки вантажів з однієї країни до іншої і, відповідно, конкурентоспроможність ланцюжків, які можуть застосовувати різні регіони, країни або групи країн. Тому, на сучасному етапі окремим транспортним фірмам важче задіяти значні обсяги транзитних вантажопотоків. Більш конкурентоздатними залишаються спільні пропозиції кількох видів транспорту. У застосуванні транзитної галузі нашої держави зацікавлені країни Європейського Союзу через їх бажання до виходу на ринки продажу на Сході, в Малій Азії, Прикаспійському регіоні. Одночасно з тим вигідне географічне розташування України забезпечує найкоротші маршрути руху вантажів з країн Великобританії, Балтії, Скандинавії, Західної Європи до інших країн Сходу, Закавказзя, Центральної Азії тощо. Також варто зауважити, що застосування транзитних вантажних перевезень по території нашої держави не потребує спорудження нових магістральних шляхів. Мережа транспортних шляхів України, насамперед наземних, доцільно вписується в загальноєвропейську (через Польщу, Румунію, Молдову, Словаччину, Угорщину, Білорусь, Росію) та має виходи до незамерзаючих морських портів Чорноморсько-Азовського басейну. Територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори:

- (Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ);
- (Лісабон – Барселона – Трієст – Будапешт – Київ);
- (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Кишинів – Пловдив – Салоніки);
- (Дунайський).

Зараз головну увагу звертають на інтеграції транспортної мережі України до транспортних систем Європи, Азії, Чорноморського та Балтійського регіонів. Маючи на меті забезпечення вантажосполучення вказаних регіонів відбувається формування трансконтинентальних міжнародних транзитних коридорів, наприклад таких: Європа – Кавказ – Азія (TRASEKA) та Балтійське море – Чорне море (Гданськ/Гдиня – Одеса/Іллічівськ). Транспорт є одною із головних галузей економіки, який має специфіку процесу виробництва техніки, технології, продукції, управління і організації виробництва.

У Європі кластери почали входити у дію із 1968 року, після того, як на засіданні ЄЕС було покладено фундамент для нової спілки. Згодом, у 1975 році було засновано вже ЄФРР.

Важливі кроки в розвитку кластерних систем Європи відіграли різноманітні саміти. Серед яких потрібно виділити три найвагоміших, це:

- 2000 рік, м. Лісабон. Було прийнято обов'язковість створення країнами-учасницями Європейського союзу національних програм кластеризації;
- 2007 рік, м. Брюссель. Проголошено Маніфест кластеризації Європи;
- 2008 рік, м. Стокгольм. Було розглянуто Європейський кластерний меморандум, який до сьогоднішнього дня являється єдиним планом розвитку дій країн-учасниць ЄС із забезпечення підвищення конкурентоздатності.

Країни із найвищим рівнем кластеризації в Європі: Швеція, Іспанія, Греція, Нідерланди, Австрія, Великобританія, Данія, Ірландія, Італія, Німеччина, Норвегія, Португалія, Франція та Фінляндія. На сьогоднішній день в ЄС існує понад 2 тисячі регіональних кластерів промислово-виробничого характеру.

Найбільш ефективні та успішні світові кластери знаходяться в таких містах як Мюнхен, Гамбург, Дрезден. Вони отримали назву «Силіконова долина XXI ст.» [7]. В основу кластерних систем Німеччини входять автокластери.

Автомобілебудування Австрії – це один із яскравих проявів збалансованого розвитку завдяки кластерній системі. Тут знаходяться у дії 76 регіональних кластерів.

На початку 1991 і по 1993 у Фінляндії розпочався розвиток кластерів. Сьогодні це країна з високим рівнем розвитку кластеризації. Нині тут діють; лісовий, інформаційний, телекомунікаційний, металургійний кластери, що становлять основний обсяг продажу за кордон товарів та послуг, складають велику частку ВВП Фінляндії.

«Хвилею XXI століття» О. Тофлен назвав розвиток індустріальної округи в Італії [8]. Взагалі, тут є 200 індустріальних округів, які сполучають більше 60 тисяч підприємств.

Дуже складний шлях кластеризації пройшла Франція, яка намагала перейти до оновлених форм ведення господарства. Зараз у країні працює 144 регіональних кластерів і 82 кластери, які перебувають у процесі впровадження.

Україна починає втілювати досвід інших країн із кластерифікації через бажання розвивати економіку своїх областей. Вітчизняні науковці-економісти опираються на принципи, які уже було використані в ЄС. Ще з 1997 р. розпочиналися спроби запровадження передових промислових систем на базі кластерної моделі в різноманітних областях України показують цілеспрямованість, перспективність та ефективність створення кластерів на основні сумісної праці. Хмельницька область – це одна з передових у розвитку кластерифікації. В Україні задіяні більше 20 кластерів, які, на жаль, були введені у дію поза дотаціями чи іншою матеріальною підтримкою з боку держави (таблиця 1).

До передових областей, які розпочали формувати пріоритетні для них мережевих промислові схеми, належать Херсонська, Полтавська та Одеська область.

Систематичне наростання значущості Чорноморського регіону як одного з найважливіших вузлів транспортних і торговельних з'єднань з Європи та Азії призвело до того, що через територію Херсонської області до початку 21 століття стелиться 4 світові транспортні шляхи: Європейський, Критський коридор № 9, коридор Балтика – Чорне море і транспортний шлях ЧЕС. У транспортно-логістичному спектрі області сьогодні введені у дію 106 підприємств, організацій та фірм, серед яких 3 морські торговельні порти, 7 річкових вокзалів, 5 судноплавних компаній.

Для вирішення проблем функціонування різноманітних видів транспорту та підвищення ефективності їх взаємодії в обслуговуванні міжнародних вантажних перевезень, на нашу думку, потрібно формувати на території держави транспортно-логістичні кластери.

А тому розглянемо особливості формування транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів, найбільш розвинутих з яких в Україні визначено Київ, Дніпропетровськ, Харків, Одесу, Запоріжжя, Львів. Ці міста є одночасно провідними центрами Південно-Західної, Південної, Придніпровської, Одеської та Львівської залізниць, що забезпечить створення транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів саме на базі залізничного транспорту як системоутворюючого компоненту. Розбудова мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів у майбутньому сприятиме створенню єдиної Європейсько-Азіатської транспортної системи із об'єднаною інфраструктурою; забезпечить вільне просування транспортних засобів і безперешкодне переміщення вантажів; формуванню погодженої тарифної політики на послуги транспорту відповідно із світовими стандартами комплексного транспортно-логістичного обслуговування; дозволить створити умови для раціонального функціонування національної мережі МТК і логістичних центрів безпосередньо на основі дотримання партнерських відносин. Економічна кластеризація допомагає вирішити комплексні питання забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки на світовому ринку шляхом поширення експорту товарів, робіт і послуг, та відповідним надходженням зовнішнього капіталу [6].

Функціонування транспортних кластерів має прагнути до забезпечення взаємного функціонування на європейських принципах співробітництва та партнерства, серед яких варто наголосити на таких:

– по-перше, всім учасникам транспортного співробітництва має бути запропонований максимально повний пакет транспортно-логістичних послуг;

– по-друге, створення єдиної інформаційної бази на основі стандартизації й уніфікації перевізних документів і документів іншого характеру, що використовують всі учасники транспортно-логістичного обслуговування;

Таблиця 1 – Формування кластерів в Україні

Область формування кластерів	Період становлення кластерів	Галузь/кластер
Хмельницька область	з 1997 р.	будівельна індустрія (Хмельницький буд кластер); пошиття одягу (Хмельницький швейний кластер); харчова промисловість; туризм (м. Кам'янець-Подільський); кластер еко-агро туризму (сmt Гриців, Шепетівського району Хмельницької області.)
Прикарпаття	2000 р.	туризм; виробництво сувенірної продукції (кластер «Сузір'я»); вирази з овечої вовни (кластер «Ліжникарство та інші художні промисли на Прикарпатті»); деревообробна галузь; будівництво та будматеріалів; переробка лікувальних трав; охорона природи та захист гірських річок; історико-культурна спадщина; швейна; хутряна; харчова; лікувально-оздоровча; рекреаційно-туристична.
Полісся (Рівненська область)	2000 р.	деревообробка (Рокитнівський район).
Вінницька та Тернопільська області	з 2005 р.	будівельні матеріали; охорона та комерціалізація культурної спадщини; інформаційно-освітня сфера; органічне землеробство; фруктовий кластер «Подільське яблуко».
м. Севастополь	з 2004 р.	мегакластер «Севастополь»; кластер «Херсонес»; кластер «Байдари-тур»; екологічний «Водні ресурси»; екологічний «Вторма-кластер»; інноваційний «Інтелект-ресурс»; «ЕкоЕнерго»; кластер «Евростандарт UA».
АР Крим	з 2005 р.	туризм.
Херсонська область	з 2005 р.	кластер «Південні Ворота України».
Одеська область	з 2004 р.	виробництво і переробка господарської продукції; виробництво вина; зелений туризм.
Івано-Франківська область	2004	туризм; декоративний текстиль.
Черкаська область	2004	транспортні перевезення.
Житомирська область	2004	добування та переробка каменю.
Полтавська область	з 2005 р.	кластер з виробництва екологічно чистої продукції.
Харківська область	з 2005 р.	машинобудування; свинарство та виготовлення м'ясних виробів.

– по-третє, розбудова партнерських відносин між українськими й європейськими підприємствами в межах транспортно-логістичного обслуговування на шляху реалізації транзитних послуг мережею міжнародних транспортних коридорів;

– по-четверте, застосування єдиної маркетингової стратегії учасниками транспортно-логістичного обслуговування маючи за ціль формування оптимального пакету транспортно-логістичних послуг, проведення спільних досліджень з точки зору залучення майбутніх клієнтів і формування високого рівня попиту на транспортно-логістичне обслуговування;

– по-п'яте, комплексне транспортно-логістичне обслуговування має відбуватися на основі єдиного документу, що відображав би замовлення на пакет послуг, опис матеріалу й розподіл їх між виконавцями, визначення та закріплення функції контролю за конкретним виконавцем. Переважаюча позиція кластеру на ринку транспортно-логістичних послуг не має ніяких спільностей з монополією, так як кластер – це не одна установа, а необмежена кількість господарчих суб'єктів, які працюють між собою на положеннях кооперації і конкуренції.

Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) поділяються на такі категорії:

- прикордонні ТЛК;
- портові ТЛК;
- територіальні (регіональні) ТЛК.

Роль транспорту беззаперечна, адже без стійкості його роботи, випереджального розвитку транспортної інфраструктури, нових розробок доставки на основі логістичних схем та процесів товароруку неможливо гарантувати ефективність та якість надання транспортних послуг, до того ж слід зазначити, що для України, яка володіє незадіяним потенціалом їх надання, і зокрема у сфері вантажного транзиту, питання формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) набувають особливого розвитку. Зазначимо, що у світі за останнє десятиліття ринок транспортно-логістичних послуг є одним з тих, що найбільш впевнено розвивається. Тому формування національних транспортно-логістичних кластерів визначено в числі основних переваг розвитку не тільки економічно розвинутих країн світу, але і тих, що розвиваються. До числа найбільш переважаючих і вже діючих кластерів належать ТЛК. На превеликий жаль, в Україні, реформування економік на відмінну від сусідніх країн, до цього часу немає визначеного законодавства по створенню інститутів підтримки кластерів, відсутність і затвердженої концепції кластерної політики на регіональному, місцевому та національному рівнях [1]. Відповідно до «Концепції створення кластерів в Україні», кластерами стануть об'єднання підприємств однієї сфери діяльності, які пов'язані між собою постачальниками обладнання, комплектуючих, виробничих послуг, інфраструктурою і науково-дослідними центрами. Можна запропонувати виділити чотири типи кластерів:

- виробничі (за допомогою поєднання авто-, судно- і авіабудівників);
- інноваційно-технологічні (географічно поєднані компанії, пов'язані виробництвом нової продукції);
- туристичні;
- транспортно-логістичні.

Необхідно сказати, що звичайний економічний та територіальний поділ країни [22-24], а також різноманітність природних, ресурсних, економічних, виробничих та інфраструктурних умов потребують створення кластерів на рівні окремих регіонів. Пов'язування території кластеру з адміністративно-територіальним поділом, з одного боку відповідає правилам зацікавленості та відповідальності органів місцевої влади, а з іншого – учасникам кластеру потрібно виконувати вимоги влади та сплачувати податки в місцеві бюджети, що уможливує вимірюваність діяльності кластеру даними офіційної звітності.

Включення кластерно-логістичного підходу в реалізації вже погодженої Транспортної стратегії України на період до 2020 р. має забезпечити прискорення та безперервність функціонування товарних і матеріальних потоків, формування логістичної товаропровідної системи, збільшення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків тощо [4]. Майбутній розвиток економіки на основі цього підходу прогнозує створення опорної мережі ТЛЦ і кластерів в рамках створення інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. За таких умов загальні соціально-економічні результати виходять за можливості розв'язання лише транспортних проблем, і стосуються вирішення проблем більш широкого значення щодо впровадження інноваційних логістичних технологій і застосування нововведень, що дозволить підвищити конкурентоспроможність як регіонів, так і певних галузей економіки. Але основним підсумковим результатом стає створення нового образу мети та способу ведення бізнесу [5]. Це повною мірою дозволить реалізувати потенціал застосування логістики, як на мікро, так і на макрорівні, за допомогою чіткого порядку дій усіх сторін, що беруть участь у відтворенні ВВП.

На нашу думку, розбудова галузі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів нашої держави допоможе не тільки забезпечити оптимальне використання транзитного потенціалу

України, але й дозволить його підвищити. Разом з тим, вирішення певних питань щодо розбудови мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів має необхідність побудови чіткої ефективної системи співпраці між учасниками транскордонного співробітництва й органами влади різних рівнів, а також побудови досконалих партнерських відносин учасників транскордонного співробітництва з підприємницькими структурами, неприбутковими організаціями й інститутами громадянського суспільства, що перебувають на територіях мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів. Розвиток автотранспортної галузі потрібно спрямовувати на пошук проблем галузі та шляхів їх усунення та підвищення ефективності за допомогою підвищення кваліфікаційного рівня кадрів, підвищення стимуляції і підвищення якості послуг робочого персоналу. На закінчення хотілося б додати, що транспортна галузь відіграє безпосередньо важливу роль у розвитку держави, та впливає на розвиток економіки і поліпшення якості життя населення. Структура економічних кластерів в Україні є остаточно невизначеною. Цьому передують кілька причин:

По-перше, це пов'язано із складностями трансформації планової економіки у ринкову. Наслідком цього є втрата інноваційної складової українських організацій, підприємств, фірм. Припинили діяльність, в ринкових умовах, науково-дослідні організації, інститути, що виявились неспроможними до існування у глобальному економічному просторі. Це, у свою чергу вказало на головну мету інвесторів та перелаштувало їх увагу з високотехнологічної та наукомісткої промисловості на переробну [3].

По-друге, спроба використати державну регуляторну політику щодо формування інфраструктур на законодавчому рівні (створення технопарків, вільних економічних зон та ін.), мали короткотривалий ефект й не призвели до системних зрушень у регіонах. Отже, можна констатувати відсутність аналізу регіонального потенціалу та визначення важливих територій, де саме раціонально створювати економічний кластер. Сьогодні є потреба в розробці методичних підходів до визначення соціально- економічної ефективності функціонування кластерів в регіоні, визначення ролі кластеру у підвищенні конкурентності регіону, а також потреба пошуку діючого механізму формування кластерів в економіці України.

**Висновки.** Мережевий характер сучасного розвитку економіки з підвищеною ціллю транспортно-інфраструктурної складової в необхідності забезпечення конкурентоспроможності територій зумовлює необхідність кластерних форм організації бізнесу на ринку транспортних услуг. Формування ТЛК покликане забезпечити сталий розвиток РТП, на якому гарантовано задовольняється попит на якісне та комплексне транспортне обслуговування. Проте кінцевою метою стає більш повна реалізація потенціалу кластерно-логістичних структур транспортного ринку і підвищення конкурентоспроможності всіх учасників кластера за рахунок: ефекту масштабу, спільних проектів, доступу до спеціальних матеріальних і людських ресурсів, обміну навичками, технологіями. Основною ж перевагою використання таких підходів є можливість досягнення певного економічного ефекту за рахунок скорочення, як мінімум, на 30-40% сукупних логістичних затрат в дистрибуції при транспортуванні, зберіганні та розподілі товароматеріальних потоків на основі покращення логістичних схем доставки, що безпосередньо впливає на ціни та конкурентоспроможність вітчизняних товарів на світових ринках. Розбудова мережі транспортно-логістичних кластерів, на наш погляд, у прикордонних регіонах України є важливим чинником інтеграції нашої держави у систему світогосподарських зв'язків, а також вагомим чинником її євроінтеграції через транскордонне партнерське співробітництво окремих регіонів України. Це обумовлено спрямованістю функціонування мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів на підвищення якості транспортно-логістичного обслуговування транзитних вантажопотоків не тільки на мережі міжнародних транспортних коридорів, але й мережею транспортних мереж окремих регіонів, що беруть участь у транскордонному співробітництві. Основну увагу при цьому приділятимуть системному управлінню вантажопотоками через мережу транспортно-логістичних центрів у складі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бобровська О.Ю. Муніципальні кластери як складові кластерної моделі регіонального розвитку / О.Ю. Бобровська // Регіон. аспекти розвитку в умовах європ. вибору : матеріали II міжнар. наук.-практ. конф., Сімферополь, 19-21 верес. 2008 р. – Сімф. : Видавн. центр Крим. ін-ту бізнесу, 2008. – С. 137- 142.

2. Бобровська О.Ю. Кластерно-корпоративна модель управління інноваційним розвитком регіону / О.Ю. Бобровська // Вісн. Тернопіл. нац. екон. ун-ту : наук. журн. / редкол. : А.Ф. Мельник (голов. ред.) [та ін.]. – Т. : ТНЕУ, 2011. – Вип. 4. – С.7-17.
3. Геєць В.М. Інноваційні перспективи України / В.М. Геєць, В.П. Семиноженко. – Х. : Константа, 2006. – 272 с.
4. Гриценко С.І Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С.І. Гриценко // Маркетинг в Україні.-2007.- №2 – С. 56-60.
5. Про внутрішнє і зовнішнє становище України у 2012 році: Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради. - К.: НІСД, 2012. - 256 с.
6. Кіро О. С. Регіональна кластерна політика в Європі: теорія й практичне застосування // Вісник соціально-економічних досліджень. Вип.33. — Одеса: Одеський державний економічний університет, 2009. — С. 66—72.
7. Хоменко І.О.Формування та розвиток транспортних кластерів: теорія і практика / І.О. Хоменко. – Чернігів: Чернігівський державний інститут права, соціальних технологій та праці, 2011. – 203 с.
8. Стійкий розвиток регіонів України на базі кластеризації (теоретико-методологічний аспект) / [ ред. К.Ф. Ковальчука та ін.]. – Дніпропетровськ: ІМА-прес, 2012. – 280 с.
9. Хоменко І.О. Автомобільний транспорт у зовнішньоекономічній діяльності регіону /І.О. Хоменко, Є.М. Сич // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. – К.: КУЕТТ, 2004. – Випуск 5. – 169-180с. (Серія «Економіка і управління»).
10. Хоменко І.О. Потенціал розвитку просторово - господарської структури транспортного ринку регіону / І.О. Хоменко, Є.М. Сич // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. – К.: КУЕТТ, 2005.– Випуск 7. – 72-83с. (Серія «Економіка і управління»).
11. Хоменко І.О. Системоутворюючі фактори регіонального розвитку /І.О. Хоменко, Є.М. Сич // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2007. - № 31. – 79-83с.
12. Хоменко І.О. Методичні підходи до формування транспортних кластерів у контексті регіональної стратегії розвитку / І.О. Хоменко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2011. - № 4 (54).– 238-242с. (Серія «Економічні науки»)
13. Хоменко І.О. Системно-діалектичний підхід до аналізу транспортних кластерів / І.О. Хоменко , А.В. Базилюк // Управління проектами, системний аналіз і логістика. –К.:НТУ – 2012.– Вип. 10. – 358-364с.
14. Хоменко І.О. Організаційно-економічний механізм розвитку транспортних кластерів / І.О. Хоменко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2012. - № 3(60).– 143-149с. (Серія «Економічні науки»).
15. Хоменко І.О. Еволюція та передумови формування кластерів в умовах реалізації пріоритетів розвитку транспортного комплексу регіону / І.О. Хоменко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту.– К.: ДЕТУТ, 2010. – Випуск 15. – 31-37с. – (Серія «Економіка і управління»).
16. Хоменко І.О. Особливості формування та функціонування транспортних кластерів як систем / І.О. Хоменко, А.В. Базилюк // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2011. – Вип. 8. – 244-248с.
17. Хоменко І.О. Синергетичний ефект взаємодії підприємств у межах кластеру / І.О. Хоменко // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2011. – Вип. 24. – 430-433с.
18. Хоменко І.О. Класифікація кластерних формувань у сучасних умовах/ І.О. Хоменко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2012. - № 2 (58).– 47-53с. (Серія «Економічні науки»).
19. Хоменко І.О. Структурно-функціональний аналіз системних закономірностей розвитку транспортних кластерів / І.О. Хоменко, В.В.Концева // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2012. – Вип. 26. – 408-413с.
20. Хоменко І.О. Синергетичний ефект функціонування та розвитку транспортних кластерів / І.О. Хоменко, В.П. Ільчук / Матеріали II міжнар. наук.-практ. конференції “Економіка та управління підприємствами”, (27-28 листоп. 2014 р.).– Д: ДНГУ, 2014. – 150-153с.
21. Хоменко І.О. Стратегічні орієнтири розвитку транспортної мережі міста з урахуванням процесів кластеризації / І.О. Хоменко, В.В. Концева // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ, 2014. – Вип. 13. – 314-330с.

22. Стеченко Д. М. Концептуальні засади використання системного підходу у дослідженнях рекреаційно-туристичного природокористування / Д. М. Стеченко, І. В. Безуглий // Регіональна економіка. – 2008. - № 4. – С. 72-80.

23. Безуглий І. В. Напрями удосконалення територіальної організації регіональної рекреаційно-туристичної системи / І. В. Безуглий // Формування ринкових відносин в Україні. – 2007. - № 7-8. – С. 93-97.

24. Стеченко Д. М. Наукові аспекти економічної діагностики природно-рекреаційного потенціалу регіону / Д. М. Стеченко, І. В. Безуглий // Формування ринкових відносин в Україні: Зб. наук. праць. – К.: НДІ Мінекономіки України. – 2010. - № 1. – С. 136-139.

25. Хоменко І.О. Застосування гравітаційних моделей для аналізу соціально-економічних явищ та процесів / І.О. Хоменко, В.В. Концева // Вісник Національного транспортного університету. – К. : НТУ, 2009. – Вип. 19. – 261 – 266 с.

26. Хоменко І.О. Передумови формування транспортно-економічних кластерів / І.О. Хоменко // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. – К.: КУЕТТ, 2007. – Випуск 9. – 25-29с. (Серія «Економіка і управління»).

#### REFERENCES:

1. Bobrowski O. Municipal clusters as components of the cluster model of regional development / O. Bobrowski // Region. aspects of development in the context of Europe. choice of materials II Intern. scientific-practic. Conf., Simferopol, Sept. 19-21. 2008 - Simf. , Of a publication. center of Crimea. Business Inst, 2008. - P. 137- 142. (Ukr)

2. Bobrowski O. Cluster-corporate model of innovative development of the region / O. Bobrowski // Visn. Ternopol. nat. Econ. Univ: Science. Zh. / Redkol. : AF Miller (chairman. Ed.) [Et al.]. - T.: TNEU, 2011. - Vol. 4. - S.7-17. (Ukr)

3. VM Geyets Innovative prospects Ukraine / VM Heyets, VP Seminozhenko. - X: Constant, 2006. - 272 p. (Ukr)

4. Gritsenko SI strategy of advancing transportation and logistics clusters in Ukraine / SI Gritsenko // Marketing Ukrayini.-2007.- №2 - S. 56-60. (Ukr)

5. On Internal and External Situation in Ukraine in 2012: Annual Presidential Address to the Verkhovna Rada of Ukraine. - K. : NISS, 2012. - 256 p. (Ukr)

6. Kiro A. Regional cluster policy in Europe: theory and practical application // Journal of Social and Economic Research. Vyp.33. - Odessa: Odessa State Economic University, 2009. - P. 66-72. (Ukr)

7. Khomenko I.O.Formuvannya and development of transport clusters: theory and practice / IO Khomenko. - Chernigov, Chernihiv State Institute of Law, Social Technologies and Labour, 2011. - 203 p.

8. Sustainability regions of Ukraine on the basis of clustering (theoretical and methodological aspect) / [ed. KF Kovalchuk et al.]. - Dnepropetrovsk: IMA-Press, 2012. - 280 p. (Ukr)

9. Khomenko I.O.Road transport in foreign economic activity of the region /I.O. Khomenko, EN Sych // Proceedings of Kiev University of Transport Economics and Technology. - K. : KUETT, 2004. - Issue 5 - 169-180s. (Series "Economics and Management").(Ukr)

10. Khomenko I.O.The potential of spatial - economic structure of the transport market in the region / IO Khomenko, EN Sych // Proceedings of Kiev University of Transport Economics and Technology. - K. : KUETT, 2005.- Issue 7. - 72-83s. (Series "Economics and Management"). (Ukr)

11. Khomenko I.O. A factor of regional development /I.O. Khomenko, EN Sych // Bulletin Chernihiv State Technological University: Coll. Science. works. - Chernihiv, Chernihiv State Technological University, 2007. - № 31. - 79-83s. (Ukr)

12. Khomenko I.O. Methodological approaches to the formation of clusters of transport in the context of regional development strategies / IO Khomenko // Bulletin Chernihiv State Technological University: Coll. Science. works. - Chernihiv, Chernihiv State Technological University, 2011. - № 4 (54) .- 238-242s. (Series "Economics") (Ukr)

13. Khomenko I.O. System-dialectical approach to the analysis of transport clusters / IO Khomenko, AV // Bazyliuk project management, systems analysis and logistics. -K.: NTU - 2012.- Vol. 10. - 358-364s. (Ukr)

14. Khomenko I.O. Organizational-economic mechanism of development of transport clusters / IO Khomenko // Bulletin Chernihiv State Technological University: Coll. Science. works. - Chernihiv, Chernihiv State Technological University, 2012. - № 3 (60) .- 143-149s. (Series "Economics").(Ukr)

15. Khomenko I.O. Evolution and prerequisites for the formation of clusters in terms of implementing the priorities of the transport sector in the region / IO Khomenko // Proceedings of the State Economic and



Technological University transportu.- К .: DETUT, 2010. - Issue 15 - 31-37s. - (Series "Economics and Management"). (Ukr)

16. Khomenko I.O. Features of formation and functioning of clusters as transport systems / IO Khomenko, AV // Bazyliuk project management, systems analysis and logistics. - 2011. - Vol. 8. - 244-248s. (Ukr)

17. Khomenko I.O. Synergetic effect of interaction between companies within the cluster / IO Khomenko // Proceedings of the National Transport University. - К .: NTU, 2011. - Vol. 24. - 430-433s. (Ukr)

18. Khomenko I.O. Classification cluster formations in modern conditions / IO Khomenko // Bulletin Chernihiv State Technological University: Coll. Science. works. - Chernihiv, Chernihiv State Technological University, 2012. - № 2 (58) .- 47-53s. (Series "Economics"). (Ukr)

19. Khomenko I.O. Ctrukturyno and functional analysis of patterns of development of transport system of clusters / IO Khomenko, V.V.Kontseva // Proceedings of the National Transport University. - К .: NTU, 2012. - Vol. 26. - 408-413s. (Ukr)

20. Khomenko I.O. Synergetic effect of the operation and development of transport clusters / IO Khomenko VP Il'chuk / Materials II Intern. scientific-practic. Conference "Economics and Enterprise Management" (Nov. 27-28. 2014) .- D: DNHU, 2014. - 150-153s. (Ukr)

21. Khomenko I.O. Strategic benchmarks transport network based clustering processes / IO Khomenko, VV // Kontseva project management, systems analysis and logistics. - К .: NTU, 2014. - Vol. 13. - 314-330s. (Ukr)

22. Stechenko DM Conceptual framework using a systematic approach in the study of recreational and tourist Nature / DM Stechenko, IV Bezuglyi // Regional Economics. - 2008. - № 4. - P. 72-80. (Ukr)

23. Bezuglyi IV Areas of improvement of territorial organization of regional recreation and tourism system / IV Bezuglyi // Formation of market relations in Ukraine. - 2007. - № 7-8. - P. 93-97. (Ukr)

24. Stechenko DM Scientific aspects of economic diagnostics natural and recreational potential of the region / DM Stechenko, IV Bezuglyi // Formation of market relations in Ukraine: Coll. Science. works. - К .: Research Institute of the Ministry of Economy of Ukraine. - 2010. - № 1. - P. 136-139. (Ukr)

25. Khomenko I.O. Application of gravity models to analyze the socio-economic phenomena and processes / IO Khomenko, VV Kontseva // Proceedings of the National Transport University. - К.: NTU, 2009. - Vol. 19. - 261 - 266 p. (Ukr)

26. Khomenko I.O. Prerequisites formation of transport and economic clusters / IO Khomenko // Proceedings of Kiev University of Transport Economics and Technology. - К .: KUETT, 2007. - Edition 9. - 25-29s. (Series "Economics and Management"). (Ukr)

## РЕФЕРАТ

Хоменко І.О. Кластерний підхід до вдосконалення транспортної мережі території / І.О. Хоменко, В.С. Хоменко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті проведено узагальнення наукових досліджень та виділення ролі і значення кластеризації для реформування транспортної системи країни.

Об'єкт дослідження - використання кластерного підходу до вдосконалення транспортних мереж території.

Мета дослідження - пошук ресурсів для забезпечення стійкого розвитку транспортного комплексу окремих територіальних одиниць в сучасних умовах.

Методи дослідження – теоретичні та емпіричні методи пізнання, аналіз і синтез.

Широка та ефективна інфраструктура є вкрай важливою для забезпечення ефективного функціонування економіки регіону, оскільки формує можливість якісного та вчасного перевезення продукції. Промислові процеси також залежать від постачання сировини та матеріалів, а безліч продуктів у якості сировини та проміжних виробів можуть неодноразово транспортуватись з одної території в іншу. Тому високоякісна транспортна мережа є передумовою ефективної роботи транспортних кластерів.

Стан транспортних мереж в Україні показав, що транспортна система як національного, так і регіональних рівнів потребує нових підходів до забезпечення ефективного розвитку. При цьому на основі зарубіжного досвіду виявлено, що кластерна кооперація дозволяє підвищити конкурентоспроможність транспортних мереж територій шляхом об'єднання в єдиний координаційно-управлінський центр процесів функціонування різних транспортних мереж (залізничних, автомобільних, портових та ін.).

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД, ТРАНСПОРТНІ МЕРЕЖІ, ТРАНСПОРТНІ КЛАСТЕРИ, ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КЛАСТЕРИ.

### ABSTRACT

Khomenko I.O., Khomenko V.S. The cluster approach to improve the transport network area. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article identifies conducted research and generalization of the allocation system of dialectical relationships within areas that are key to the development of transport clusters.

The object of study is using the cluster held generalization of research and selection role and importance of clustering for reform of the transport system.

Purpose of the study is finding resources for sustainable development of transport complex of separate units in modern conditions.

Methods of research are theoretical and empirical methods of learning, analysis and synthesis.

Extensive and efficient infrastructure is critical to the effective functioning of the regional economy, creates opportunity as quality and timely transportation of manufactured products. Industrial processes also depend on the supply of raw materials, as many products as raw materials and intermediate products are often transported from one area to another. Therefore, high-quality transportation network creates conditions for territorial development. Analysis and evaluation of the functioning of the transport rolls clusters and their role in the areas of foreign countries suggests that the formation of clusters helps enhance transport processes of modernization of transport networks, combining intellectual, material and financial resources for the development of transport and logistics systems.

State transport networks in Ukraine showed that the transport system, both national and regional levels requires new approaches to effective development. Features functioning transport clusters and their role in the areas of foreign countries suggests that the formation of clusters helps enhance transport processes of modernization of transport networks, combining intellectual, material and financial resources for the development of transport and logistics systems. Thus on the basis of international experience found that cluster cooperation can improve the competitiveness of transport networks by about union territories into a single center of coordination and management processes of the various transport networks (rail, road, port, etc.).

KEYWORDS: CLUSTER APPROACH, TRANSPORT NETWORKS, TRANSPORT CLUSTERS, TRANSPORTATION AND LOGISTICS CLUSTERS.

### РЕФЕРАТ

Хоменко І.О. Кластерний Підхід до вдосконалення транспортної мережі території / І.О.Хоменко, В.С. Хоменко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

У статті проведено узагальнення наукових досліджень та віділення ролі і значення кластеризації для Реформування транспортної системи країни. Объект исследования - использование кластерного подхода к совершенствованию транспортных сетей территорий.

Цель - найти ресурсы для устойчивого развития транспортного комплекса объектов недвижимости в современных условиях.

Методы исследования - теоретические и эмпирические методы познания, анализ и синтез.

Обширная и эффективная инфраструктура имеет решающее значение для эффективного функционирования региональной экономики, создает возможность как качество и своевременное транспортировки производимой продукции. Промышленные процессы зависят также от поставок сырья, так как многие продукты в качестве сырья и промежуточных продуктов часто перевозятся из одного района в другой. Поэтому, высокое качество транспортной сети создает условия для территориального развития. Анализ и оценка функционирования транспорта катится кластеров и их роль в областях зарубежных стран показывает, что формирование кластеров позволяет повысить транспортные процессы модернизации транспортных сетей, сочетая интеллектуальную, материальные и финансовые ресурсы для развития транспорта и логистики системы.

Государственные транспортные сети в Украине показали, что транспортная система, как национальном, так и региональном уровнях требует новых подходов к эффективному развитию. Особенности функционирования транспортных кластеров и их роль в областях зарубежных стран показывает, что формирование кластеров помогает повысить транспортные процессы модернизации транспортных сетей, сочетая интеллектуальную, материальные и финансовые ресурсы для развития

транспорта и логистических систем. Таким образом, на основе международного опыта показало, что кластер сотрудничество может повысить конкурентоспособность транспортных сетей по поводу союзных территорий в единый центр координации и управления процессами различных транспортных сетей (железнодорожные, автомобильные, порт и т.д.).

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД, ТРАНСПОРТНЫЕ СЕТИ, ТРАНСПОРТНЫЕ КЛАСТЕРЫ, ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КЛАСТЕРЫ.

**АВТОРИ:**

Хоменко Інна Олександрівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку та аудиту, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

Хоменко Вікторія Сергіївна, Національний транспортний університет, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1

**AUTHOR:**

Khomenko Inna O., Ph.D., associate professor, Natinal Trasport University, e-mail: inna\_khomenko@mail.ru, тел.+380503703037, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

Khomenko V.S., National Transport University, Ukraine, 01010, m. Kyiv, str. Suvorov, 1, e-mail: homenko\_viktoria@rambler.ru

**АВТОРЫ:**

Хоменко Інна Александровна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: inna\_khomenko@mail.ru, тел.+380503703037, Украина, 01010, м. Киев, ул. Суворова, 1.

Хоменко Виктория Сергеевна, Национальный транспортный университет, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Ільчук В.П., доктор економічних наук, професор, Чернігівський національний технологічний університет, завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Чернігів, Україна

Базилук А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри фінансів, обліку та аудиту, Київ, Україна.

**REVIEWER:**

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Chernigov National University of Technology, head of finance, banking and insurance, Chernigiv, Ukraine

Baziluk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National University, professor, head of finance, accounting and auditing, Kyiv, Ukraine.