

економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2010 № 31. – С. 12-17

9 Дикань В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем / Дикань В.Л., Панчишин Я.М. // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць - Харків, УкрДАЗТ. - 2009. - № 26.

10 Ковалев Д.И. Проблемы единой транспортной системы Украины // Вестник экономики транспорта и промышленности – 2006. – № 14. – С. 21–22

11 Шинкаренко В.Г. Управление единой транспортной системой Украины // Вестник экономики транспорта и промышленности – 2006. – №14. – С. 26-28.

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы обеспечения согласованной работы всех видов транспорта, проблемы на пути развития единой транспортной системы Украины.

Ключевые слова: единая транспортная система, транспорт, взаимодействие.

Summary. The article considers the issues of providing coordinated work of all types of transport, problems in the development of a unified transport system of Ukraine.

Keywords: unified transport system, transport, interaction.

Рецензент к.э.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.

Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Зубенко В.А.

УДК 303.722:329.9

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНО-ПРОМИСЛОВИХ КЛАСТЕРІВ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

*Якименко Н.В., к.е.н., докторант,
Міщенко С.П., к.е.н. (УкрДАЗТ)*

Визначено необхідність розвитку кластерної моделі економіки України. Запропоновано формування транспортно-логістично-промислових кластерів як необхідного заходу збільшення конкурентоспроможності промислового, транспортного та науково-дослідного секторів економіки регіонів України.

Ключові слова: конкурентоспроможність, кластер, економіка України, стратегія

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Україна за останні 19 років майже втратила промисловий потенціал економіки. З однієї з найбільш промислово розвинених республік СРСР вона перетворилася на слабку, з точки зору промислового виробництва, країну. На теперішній час основні задачі Уряду та Верховної Ради України повинні пов'язуватися з порятунком вітчизняного промислового виробництва від подальшої руйнації. Щорічні втрати промислового комплексу Харківського регіону призвели до ситуації, коли одні з найкрупніших промислових гігантів СРСР або призупинили діяльність (ВАТ «Харківський машинобудівний завод "Свет Шахтера"»), або працюють за межею точки

безбитковості, втрачаючи можливість оновлювати основні фонди, збільшувати заробітну плату робітникам, інвестувати в оновлення продукції та інноваційні розробки (ДП "Завод ім. В.О. Малишева", ВАТ "Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе", Харківська корпорація "ФЕД", ВАТ "Харківський станко будівний завод", ДП «Харківський електромеханічний завод» та ін.).

У перспективі ефективність діяльності та конкурентоспроможність продукції промислових підприємств Харківського регіону визначається декількома факторами:

1) розробкою та випуском нової продукції, що за техніко-технологічними, екологічними та економічними показниками значно випереджає

закордонні аналоги;

2) швидкістю реагування на вимоги внутрішнього та зовнішнього ринку, які постійно трансформуються;

3) розвитком та повним використання інтелектуального потенціалу промислового сектору економіки;

4) застосуванням переваг розвиненої транспортної системи, логістичних технологій та можливостей міжнародних транспортних коридорів.

Сутність останніх в нашому розумінні суттєво змінюється. Сьогодні вони не тільки розглядаються як двостороннє масове переміщення вантажів і пасажирів, що здійснюється з високою швидкістю, без перешкод, надійно та з конкурентоспроможними вартісними показниками. Вони є цілісним комплексом сучасних транспортних шляхів, логістичних центрів, що обслуговують суб'єкти промислового сектору економіки. Саме в поєднанні інтересів транспорту і промисловості з метою збільшення конкурентоспроможності економіки України і виявляється їх значення та сутність. Саме тому розгляд питань, пов'язаних зі знаходженням ефективних форм взаємодії промисловості та транспорту визначається актуальністю та потребує подальшого дослідження.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Кластерна модель економіки цікавить вітчизняних та закордонних вчених не одне десятиріччя. Серед вчених, які сформулювали теоретичні основи та запропонували практичні рекомендації щодо формування та функціонування кластерів як найбільш ефективних організаційних структур економіки регіонів, є: Анлічанинов В., Григор'єв Г., Єрмакова О., Кислий В., Соколовська І., Сорока Р., Федоренко В. [1-7] та ін. Впровадженню кластерних систем серед підприємств України з метою підвищення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання регіону присвячено праці Ковальнової Ю. та Сілічевої Н. [8-9]. Значна кількість праць з проблем формування кластерів в транспортному та промисловому комплексах регіонів обходить увагою проблему спільного функціонування підприємств транспорту та промисловості в межах кластеру, що і визначає актуальність даної статті.

Отже, **метою статті** є теоретичне обґрунтування необхідності розвитку кластерної моделі економіки України та надання практичних рекомендацій щодо формування транспортно-логістично-промислових кластерів як необхідного заходу збільшення конкурентоспроможності промислового, транспортного та науково-дослідного секторів економіки регіонів України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Кластери – це такі об'єднання підприємств різних

галузей, які не зливаються в єдину структуру, а співпрацюють в межах спільної стратегії розвитку [5]. Це дозволяє об'єднувати значні ресурси, зокрема фінансові, для створення конкурентоспроможних на внутрішньому та зовнішньому ринках товарів та послуг.

Кластер – концентрація навколо руху вантажів супровідних виробничих, сервісних та допоміжних підприємств, науково-дослідних, освітніх установ, сприятливі умови роботи яких забезпечуються місцевими та центральними органами влади [3]. Метою кластера є підвищення конкурентоспроможності товару/послуги та підприємств-учасників кластера як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках, що в свою чергу обумовлює підвищення міжнародної конкурентоспроможності регіону та країни у цілому та їх інтеграції до світогосподарської системи.

В цілому розрізняються три найбільш розповсюджені визначення кластерів, кожне з яких підкреслює основну особливість його функціонування:

- це регіонально обмежені форми економічної активності усередині споріднених секторів, звичайно прив'язані до тих або інших наукових установ (НДІ, університетам);

- це вертикальні виробничі ланцюги; досить вузько визначені сектори, в яких суміжні етапи виробничого процесу утворюють ядро кластера;

- це галузі промисловості, визначені на високому рівні агрегації (наприклад, «хімічний кластер») або сукупності секторів на ще більш високому рівні агрегації (наприклад, «агропромисловий кластер») [10].

Як визначає Р.Ю. Сорока, кластеризованим фірмам властиво [6]: інноваційна–спрямованість, зацікавленість у співпраці з проведенням досліджень з іншими фірмами, університетами та дослідницькими центрами, активність у патентуванні інноваційних продуктів.

Формування та функціонування кластерів в Україні регламентується:

1) Постановою Президії НАН України від 08.07.2009 року №220 “Про формування та функціонування інноваційних кластерів в Україні», яка визначає формування та функціонування інноваційних кластерів в Україні на двох рівнях: верхньому – національні інноваційні кластери та нижньому – виробничі інноваційні кластери.

Національні інноваційні кластери є типом інноваційної структури виду «Б», які формуються за сприяння спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади у сфері інноваційної діяльності з метою реалізації відповідного стратегічного пріоритетного напрямку інноваційної діяльності як в цілому, так і певної

його частини. Завданням національного інноваційного кластера є розробка стратегії реалізації відповідного стратегічного пріоритетного напрямку інноваційної діяльності або його частини для подальшого її подання в установленому порядку спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері інноваційної діяльності на затвердження Кабінету Міністрів України

Виробничий інноваційний кластер є типом інноваційної структури будь-якого виду, що формується з метою виконання стратегії реалізації відповідного стратегічного пріоритетного напрямку (або його частини);

2) Концепцією Державної цільової програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011–2015 роки [11];

3) Галузевою програмою підвищення енергоефективності економіки України шляхом впровадження інновацій на 2010-2014 роки [12];

4) Державною програмою розвитку промисловості на 2003-2011 рр. [13], яка формування технологічних кластерів розглядає одним з пріоритетних напрямків розвитку промисловості, передусім у найбільш наукоємних і високотехнологічних галузях та виробництвах, що здатний кардинально змінити економічний і науково-технічний потенціал промисловості. Для виконання цієї Програми розроблено Проект Розпорядження Кабінету Міністрів України “Про схвалення Концепції кластеризації економіки України”, відповідно до якої визначають наступні види кластерів: виробничі, інноваційно-технологічні, туристичні та транспортно-логістичні. Для активізації створення кластерів в Україні пропонується здійснити заходи по проведенню інформаційної компанії серед потенційних учасників та зацікавлених осіб по роз’ясненню конкурентних переваг кластерів в умовах перехідної та ринкової економіки, сприянню підвищенню ефективності системи підготовки кадрів професійного та безперервного навчання, використанню інфраструктури промислових парків та технопарків для розвитку кластерів, зниженню адміністративних бар’єрів тощо [14].

Кластер є засобом, який дає можливість подолати замкнутість, інертність, негнучкість і змови між суб’єктами господарювання при створенні сприятливого навколишнього середовища, що має велике значення для розробки стратегії розвитку регіону. Кластер створює винятково сприятливі умови для розвитку спеціалізованих виробництв, насамперед, обслуговуючого й підтримуючого характеру та множини малих фірм як постачальників екологічних послуг. Оскільки кластер залучає значні інвестиції, він стає чимось більшим ніж проста сума окремих його частин, тобто

спрацьовує ефект охоплення. При групуванні фірм у кластери ефект охоплення значно підсилюється, за рахунок того, що виникає можливість використовувати фактор багатofункціональності на різних підприємствах при мінімізації транзакційних витрат щодо використання екологічних ресурсів. Учасники кластера одержують додаткові конкурентні переваги під впливом сукупного впливу ефектів масштабу охоплення й синергії.

Кластерні утворення в регіоні, з одного боку, використовують конкурентні переваги певного регіону, а з іншого – створюють додаткові конкурентні переваги для регіону (рис.).

Розглядаючи кластери, можна виділити 2 стратегії, які доповнюють одна одну:

- стратегії, спрямовані на підвищення використання знань в існуючих кластерах;
- -стратегії, спрямовані на створення нових мереж співпраці у середині кластерів.

З часом ефективно діючі кластери стають причиною значних капіталовкладень і пильної уваги уряду, тобто кластер стає чимось більшим, ніж проста сума окремих його частин. Центром кластера частіше всього буває декілька потужних компаній, при цьому між ними зберігаються конкурентні відносини. Цим кластер відрізняється від картеля або фінансової групи. Кластерна форма організації приводить до створення особливої форми інновації - "сукупного інноваційного продукту". Об’єднання в кластер на основі вертикальної інтеграції формує не спонтанну концентрацію різноманітних наукових і технологічних винаходів, а певну систему розповсюдження нових знань і технологій. При цьому найважливішою умовою ефективної трансформації винаходів в інновації, а інновації в конкурентні переваги є формування мережі стійких зв’язків між всіма учасниками кластера.

В даний час експертами визначається сім основних характеристик кластерів, на комбінації яких базується вибір тієї або іншої кластерної стратегії:

- географічна: побудова просторових кластерів економічної активності, починаючи від суто місцевих до глобальних;
- горизонтальна: декілька галузей/секторів можуть входити в більш крупний кластер;
- вертикальна: в кластерах можуть бути присутні суміжні етапи виробничого процесу. При цьому важливо, хто саме з учасників мережі є ініціатором і кінцевим виконавцем інновацій в рамках кластеру;
- латеральна: в кластер об’єднуються різні сектори, які можуть забезпечити економію за рахунок ефекту масштабу;
- технологічна: сукупність галузей, що користуються однією і тією ж технологією;

Проблеми транспортного комплексу України

- фокусна: кластер фірм, зосереджених навкруги одного центру - підприємства, НДІ або учбового закладу;
 - якісна: істотним визначається якості процесів співробітництва.
- Обов'язковими ознаками, які притаманні будь-якому кластеру незалежно від його типу, є:
- поєднання бізнесу, науки, освіти;

- підтримка місцевих та центральних органів влади;
- спільна мета й ідеологія;
- бренд кластера;
- інноваційність;
- розвиток у рамках кластера ефективних комунікацій.

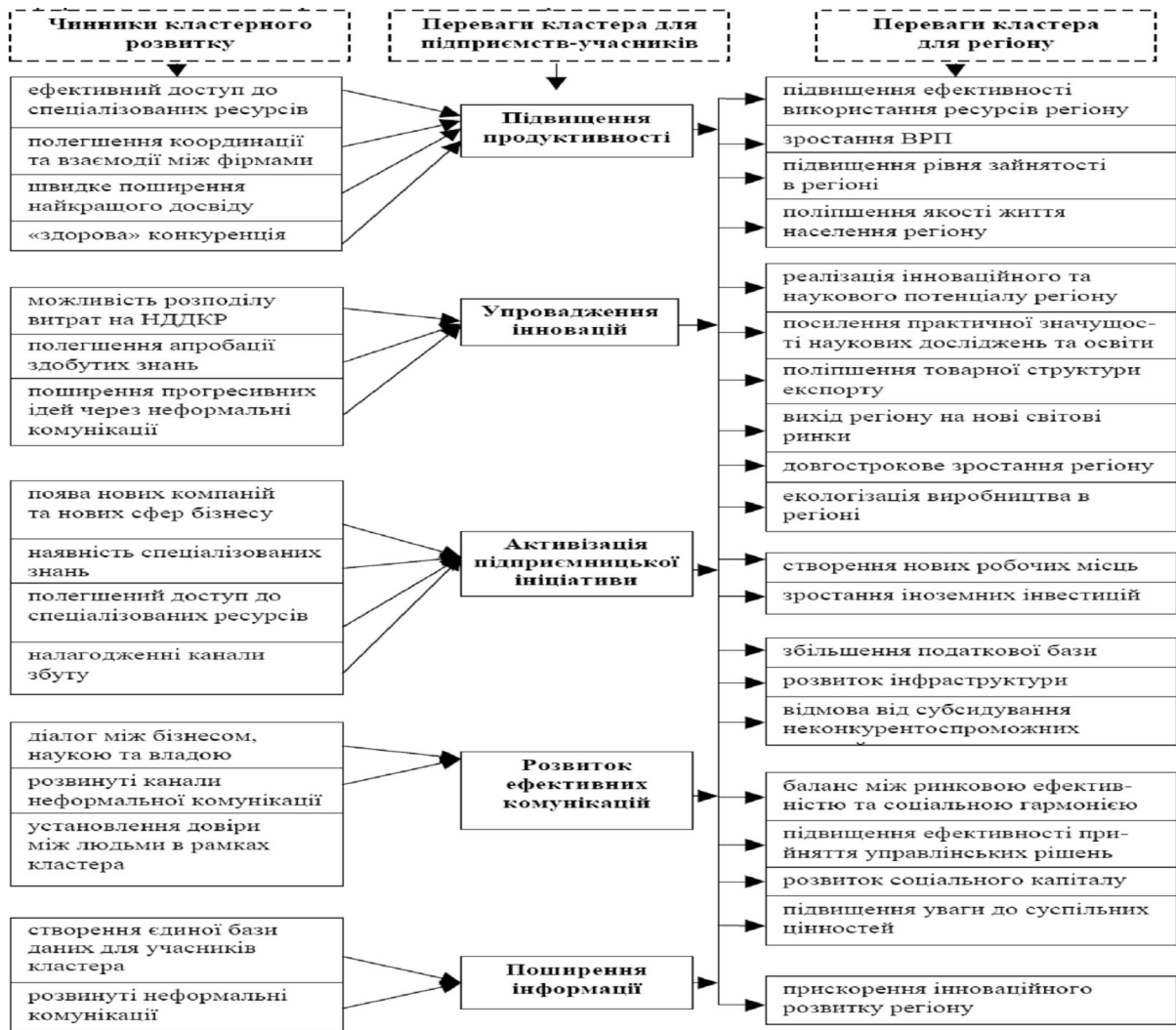


Рисунок - Схема взаємозв'язку між перевагами кластерного розвитку для підприємств-учасників і для регіону його розміщення [3]

Принцип кластеризації ефективно використовується в ЄС: економіка Нідерландів "розбита" на 20 кластерів, в Данії 40% підприємств, що забезпечують 60% експорту, функціонують у складі кластерів. В Австрії діють трансграничні кластери з Угорщиною, Італією, Швейцарією і Німеччиною, а також створено більше 30 мегакластерів, у тому числі по виробництву автомобілів, біотехнологіям і молекулярній медицині, програмним тощо. В Італії налічується 260 «індустріальних округів», в роботі яких беруть участь більше 80 тис. підприємств, на

яких офіційно працюють понад 800 тис. людина. В Китаї створено мегакластер, в який входять: 9 кластерів, у тому числі автомобільний, ряд високотехнологічних, а також по виробництву сталі. В країнах північної Європи кількість підприємств, охоплених кластерами, досягає 90%. В Російській Федерації прийнята «Концепція довгочасного соціально-економічного розвитку Російської Федерації до 2020 года», одним з напрямів якої є перехід до нової моделі розвитку російської економіки, у тому числі – формування нових центрів соціально-економічного

розвитку, що спираються на розвиток енергетики і транспортної інфраструктури, створення системи територіально-виробничих кластерів, які реалізують конкурентний потенціал території. В республіці Білорусь в підтримку розвитку кластерних моделей прийнята Концепція національної інноваційної системи. В Казахстані держава надає велику увагу розвитку кластерів.

Кластерна модель господарювання надзвичайно популярна в країнах світу, оскільки, будучи продуктом ринкової економіки, обумовлена сприятливим поєднанням регіональних чинників і подальшим розвитком зв'язків між підприємствами усередині самого кластера. Кластером є географічна концентрація взаємозв'язаних підприємств, спеціалізованих постачальників послуг (включаючи транспортні, інформаційні, дослідницькі, маркетингові, юридичні, фінансові послуги) існуючих або характерних для даного регіону.

Ініціатива упровадження в Україні мережних структур (кластерів) належить відомому українському економісту – С.І. Соколенко [15]. В Україні спроби формування кластерів відбувалися у період 1998-2006 рр. в Житомирі, Івано-Франківську, Львові, Луцьку, Рівно, Севастополі, Херсоні і Хмельницькому. Кластерні об'єднання, згідно світовому досвіду, стають новою формою регіонального розвитку – на ринку конкурують не окремі підприємства, а цілі комплекси, які скорочують свої витрати завдяки сумісній технологічній кооперації. Сьогодні кластери розвиваються в Івано-Франківській, Волинській, Рівненській, Полтавській, Сумській, Харківській областях, м. Севастополі.

Економічна теорія визначає взаємозв'язок процесів розвитку основних та інфраструктурних галузей, визначаючи, що розвиток інфраструктури сприяє більш ефективній діяльності галузей основного виробництва. В свою чергу високий рівень розвитку останніх стимулює наступний виток розбудови інфраструктури, що в майбутньому дає поштовх до ще більш ефективної роботи підприємств основних галузей. Таким чином, визначається циклічність процесу поетапного розвитку галузей інфраструктури та основного виробництва, що рухається по принципу «спіралі»: кожна фаза даного циклу викликає наступну та піднімає економічну систему в цілому на вищий рівень розвитку. Отже, сьогодні розвиток інфраструктурних галузей, у т.ч. залізничного транспорту, повинен сприяти економічному піднесенню промислового сектору вітчизняної економіки. Разом з тим, на думку автора статті, неможна розглядати окремо процеси розвитку промислового та транспортного комплексів, так як існує значна кількість спільних інтересів, реалізація яких потребують взаємозв'язку процесів їх функціонування та розвитку. Серед них:

1) збільшення обсягів виробництва продукції, що впливає на обсяги перевезень;

2) реалізація інноваційної політики на транспорті, що обумовлює напрямки інноваційного процесу в промисловому секторі економіки;

3) реалізація загальнодержавних інвестиційних проектів;

4) розвиток логістичної інфраструктури, що розглядається як необхідне підґрунтя збільшення якості перевезень та зменшення частки транспортних витрат в собівартості продукції, що випускається вітчизняними товаровиробниками тощо.

Зазначено дозволяє звернути уваги та обґрунтувати необхідність формування транспортно-логістично-промислових кластерів регіонів України.

Для окреслення їх особливостей розглянемо риси транспортно-логістичних, промислових та інноваційних кластерів.

Під транспортно-логістичним кластером необхідно розуміти сконцентровану на певній території групу взаємопов'язаних підприємств, організацій та компаній, які спеціалізуються на наданні транспортно-логістичних послуг, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій, які активно взаємодіють зі споживачами логістичного сервісу та забезпечують конкурентні переваги відповідних територій [4]. Такі структури розвиваються в регіонах зі значним транзитним потенціалом, що знаходяться в зоні тяжіння міжнародних транспортних коридорів. Метою їх формування є:

1) підвищення конкурентоспроможності транспортно-логістичної галузі шляхом розвитку інноваційного потенціалу; 2) підвищення зайнятості населення за рахунок збільшення кількості робочих місць; 3) покращення інвестиційної привабливості транспортно-логістичної галузі; 4) збільшення внеску від транспортно-логістичних послуг в валовий регіональний продукт; 5) збільшення ефективності системи управління транспортно-логістичною діяльністю. Серед завдань транспортно-логістичних кластерів: створення сучасних логістичних терміналів, розвиток транспортної інфраструктури, удосконалення механізму будівництва, ремонту та обслуговування шляхів, стимулювання інноваційної діяльності та впровадження нових технологій в логістичну галузь тощо. Транспортно-логістичний кластер концентрує в себе транспортно-логістичну інфраструктуру певних регіонів, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція їх створення повинна базуватися на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, а також інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств.

Об'єднання учасників транспортно-логістичного кластеру вимагає узгодження інтересів між контрагентами системи і створення необхідних організаційних передумов для управління транспортно-логістичним процесом. Основи організаційно-економічного механізму ефективного функціонування транспортно-логістичного кластеру покликані, з одного боку, забезпечувати максимальну свободу і самостійність всіх учасників просування матеріальних потоків і створення конкурентного середовища, а з іншого – створити економічну зацікавленість в досягненні загальної мети функціонування системи, злагодженої з інтересами розвитку регіону.

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

Промисловий кластер – низка галузей, пов'язаних через зв'язки покупець–постачальник або постачальник–покупець, або через загальні технології, загальні канали закупівель, розподілу, чи спільні трудові об'єднання. Промисловий кластер фокусується на конкуренції усередині сектора. Він складається з дійових осіб, ресурсів і видів діяльності, які об'єднуються разом для розвитку, виробництва і продажу різноманітних типів товарів і послуг. Критична маса в ланцюжку нарахування вартості робить фірми більш конкурентними, оскільки вони отримують вигоди із загального ринку праці і інших умов чинників. Промисловий кластер, як правило, в протилежність регіональному кластеру, має більш широкі межі, можливо охоплюючи весь регіон або країну.

Оскільки кластери можуть володіти властивостями, що служать прискоренню інновацій, деякі з них можуть вважатися особливо схильними до рішення цієї задачі. Це привело до виникнення концепції інноваційних кластерів, які сприяють появі ряду переваг, які заслуговують уваги. Серед них: збільшення можливості для інновацій; поліпшене формування бізнесу; збільшена продуктивність.

Беручи до уваги переваги визначених вище видів кластерів, вважаємо доцільним для збільшення конкурентоспроможності промислового та транспортного комплексів України за умови їх взаємозв'язку запропонувати формування транспортно-логістично-промислових

кластерів регіонів України. Він розглядається як мегакластер, що поєднує переваги транспортно-логістичного, промислового, інноваційного кластерів, який є складним комплексом взаємопов'язаних елементів транспортної, промислової та суміжних з ними галузей, які забезпечують найбільші можливості інтеграції виробництва (промислового, транспортного) й науки з метою прискорення науково-технічного прогресу, соціально-економічного розвитку суб'єктів кластеру та регіону в цілому. Головною задачею, що обумовлює необхідність формування такого кластеру, є забезпечення конкурентоспроможності промислового сектору економіки України шляхом:

- 1) розвитку логістичної складової транспортного процесу;
- 2) ефективного використання інтелектуального потенціалу науково-дослідної інфраструктури ринку;
- 3) формування оптимальних взаємозв'язків з постачальниками та фінансовими установами;
- 4) використання можливостей, що надають міжнародні транспортні комунікації тощо.

Його діяльність має ґрунтуватися на розроблених та затверджених організаційних документах, що регулюють його створення та функціонування (угода о створенні кластеру, угода про вступ до кластеру, положення та правила функціонування кластеру, положення про взаємозалежність учасників кластеру, норми та правила взаємодії учасників кластеру).

На процес формування кластеру впливає багато факторів, які розбито на групи:

- наука: галузеві науково-дослідні установи, вищі навчальні заклади, рівень наукових досліджень в галузі, система підготовки висококваліфікованих спеціалістів галузі тощо;
- бізнес: розмір підприємств, частка ринку, позиції в галузі; характер зв'язків між суміжними галузями, досвід роботи в галузі, рівень розвитку конкурентного середовища, доступність факторів виробництва, інвестиційне середовище тощо;
- влада: регіональні та державні програми розвитку галузей, нормативно-правове регулювання діяльності кластерів, підтримка з боку представників влади, рівень державного контролю тощо.

Висновки. Таким чином, в статті визначено один з найбільш ефективних шляхів збільшення конкурентоспроможності промислового та транспортного секторів економіки України через створення транспортно-логістично-промислових кластерів регіонів України. Перспективи подальших розробок пов'язані з необхідністю розкриття принципів їх функціонування, структури, етапів формування.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Англичанинов В.В. Развитие промышленных комплексов на основе кластерных образований: монографія [Текст] / Англичанинов В.В., – Издательство «Вектор ТиС», 2009. – 340 с.
2. Григор'єв Г. С. Концептуальний підхід до формування транспортно-географічних кластерів України [Текст] / Г. С. Григор'єв // Актуальні проблеми економіки. – 2005. – № 4. – С. 60–64.
3. Єрмакова О.А. Роль кластерів у підвищенні міжнародної конкурентоспроможності регіону [Електроний ресурс] / О.А. Єрмакова // Економіка промисловості. – 2009. - № 48. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/eprom/2009_48/st_48_12.pdf.
4. Кислый В. Развитие транспортно-логистических кластеров в Украине [Текст] / В. Кислый, Т. Жарик // Экономика Украины.- 2010. - № 12. – С. 28-37.
5. Соколовська І.П. Кластерна стратегія розвитку бізнесу: світовий досвід та практика в Україні [Текст] /І.П. Соколовська // Проблеми та перспективи розвитку підприємництва в Україні: Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції. - К.: КНТЕУ, 2007. – С.241-242.
6. Сорока Р.Ю. Промислова політика та кластеризація економіки [Електроний ресурс]/Р.Ю. Сорока // Державне управління: удосконалення та розвиток. Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=104>.
7. Федоренко В.Г. Кластери – системний інструмент підвищення конкурентоспроможності економіки [Текст] / В.Г. Федоренко, А.Ф. Гойко, В.Б. Джабейло // Економіка та держава. – 2007. – №9. – С. 6-9.
16. .
8. Ковальова Ю.М. Управління розвитком регіональної економіки на основі формування кластерів: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 [Текст] / Ю.М. Ковальова.— Донецьк, 2009. — 20 с.
9. Сілічева Н.Є. Організаційно-економічні складові створення виробничих кластерів (на прикладі підприємств Українського Придніав'я): автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 [Текст] / Н.Є. Сілічева. — О., 2010. — 21 с.
10. Цихан Т.В. Кластерная теория экономического развития [Електроний ресурс] / Т.В. Циган // Теория и практика управления. – 2005. - № Режим доступу до статті: <http://www.subcontract.ru>.
11. Концепція Державної цільової програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011–2015 роки [Електроний ресурс]. Режим доступу: <http://civic.kmu.gov.ua/civic/control/>.
12. Галузева програма підвищення енергоефективності економіки України шляхом впровадження інновацій на 2010-2014 роки (Наказ Державного агентства України з інвестицій та інноваційт25.09.2009 № 49). [Електроний ресурс]. Режим доступу: <http://www.in.gov.ua>.
13. Державна програма розвитку промисловості на 2003 - 2011 роки (схвалено постановою Кабінету Міністрів України від 28 липня 2003 р. N 1174) [Електроний ресурс]. Режим доступу: <http://search.ligazakon.ua>.
14. Проект Розпорядження Кабінету Міністрів України “Про схвалення Концепції кластеризації економіки України [Електроний ресурс]. Режим доступу: <http://search.ligazakon.ua>.
15. Соколенко С.І. Кластери в глобальній економіці: наукове видання [Текст] / С.І. Соколенко. – К.: Логос, 2004. – 848 с

Аннотация. Определена необходимость развития кластерной модели экономики Украины. Предложено формирование транспортно-логистическо-промышленных кластеров как необходимого мероприятия увеличения конкурентоспособности промышленного, транспортного и научно-исследовательского секторов экономики регионов Украины.

Ключевые слова: конкурентоспособность, кластер, экономика Украины, стратегия

Summary. The necessity of development of cluster model of economy of Ukraine is definite. Forming of transport-logistic-industrial clusters is offered as a necessary measure of increase of competitiveness of industrial, transport and research sectors of economy of regions of Ukraine.

Key words: competitiveness, cluster, economy of the Ukraine, strategy

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Шраменко О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.