

УДК 656.07

В.П. Ільчук, д-р екон. наук**І.О. Хоменко**, канд. екон. наук

Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

ШЛЯХИ НАРОЩУВАННЯ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

В.П. Ильчук, д-р экон. наук**И.А. Хоменко**, канд. экон. наук

Черниговский национальный технологический университет, г. Чернигов, Украина

ПУТИ НАРАЩИВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Valerii Pchuk, Doctor of Economics**Inna Khomenko**, PhD in Economics

Chernihiv National University of Technology, Chernihiv, Ukraine

WAYS OF INCREASING PRODUCTIVE CAPACITY OF TRANSPORT

Досліджено стан потенціалу транспортних підприємств на сучасному етапі розвитку ринку транспортних послуг в Україні, основні проблеми його формування та використання. Запропоновано ключові напрямки нарощування виробничого потенціалу транспортної сфери. Визначено роль транспортної інфраструктури в підвищенні ефективності функціонування транспортних підприємств.

Ключові слова: виробничий потенціал, транспортна інфраструктура, транспортні підприємства, транспортна система, ресурсний потенціал.

Исследовано состояние потенциала транспортных предприятий на современном этапе развития рынка транспортных услуг в Украине, основные проблемы его формирования и использования. Предложены ключевые направления наращивания производственного потенциала транспортной сферы. Определена роль транспортной инфраструктуры в повышении эффективности функционирования транспортных предприятий.

Ключевые слова: производственный потенциал, транспортная инфраструктура, транспортные предприятия, транспортная система, ресурсный потенциал.

The state transport undertakings capacity at the present stage of development of the transport market in Ukraine, the main problems of its formation and use. The proposed key areas of increasing productive capacity of transport. The role of transport infrastructure in enhancing the efficiency of transport companies.

Key words: productive capacity, transport infrastructure, transport companies, transport system, resource potential.

Постановка проблеми. На сьогодні проблема пошуку ефективних нових шляхів нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств України набуває все більшого значення. Вирішення цієї проблеми забезпечить якісне задоволення потреб споживачів транспортних послуг, підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури, оптимізацію і координацію діяльності різних видів транспорту з метою підвищення їх конкурентоспроможності як на вітчизняному, так і на міжнародному ринках транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню цієї проблеми і пошуку нових шляхів нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств України були присвячені праці таких учених, як: О. Белокрилова, Н.М. Бондар, Дж. Берне, О. Білоруса, В. Будкіна, В. Гейця, В.А. Карасева, Л. Кривцуна, Я.І. Кузьминова, Д. Лук'яненко, Є. Панченка, О. Плотнікова, А. Поручника, С.І. Соколенко. Суттєвий науковий доробок у дослідженні сутності, структури, класифікації, оцінки потенціалу транспорту в цілому, окремих його видів та транспортних підприємств також відображено в наукових працях багатьох вітчизняних учених, зокрема В.Г. Алькеми, В.В. Віннікова, В.М. Загорулька, Д.К. Прейгера, О.В. Собкевича, О.Ю. Ємельянової, П.В. Пузирьової.

Метою цієї статті є розроблення нових шляхів нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств України. Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі завдання:

- з'ясувати поняття виробничого потенціалу транспортних підприємств;

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

- визначити головні проблеми його ефективного використання;
- запропонувати основні шляхи нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств.

Виклад основного матеріалу. Важливість транспортної галузі в економіці будь-якої країни важко переоцінити. Без неї не може функціонувати жодна сфера діяльності. Транспортна система – одна з основних галузей економіки, яка при стабільному та ефективному функціонуванні сприяє необхідним умовам розвитку економіки країни, обороноздатності, безпеки держави, її цілісності, підвищенню рівня життя.

Україна розташована у вигідній позиції для транзитних операцій, це підтверджується й тим, що вона посідає провідне місце серед країн з найбільшою кількістю транзитних перевезень.

Протягом останніх трьох років кількість перевезених вантажів та пасажирів в Україні має тенденцію до зниження. Значною мірою на це вплинули кризові явища в державі: нестабільна політична та економічна ситуації, зміна влади, нестабільне та недосконале законодавство. Зниження обсягів перевезень посприяло значному скороченню доходів й погіршенню стану як рухомого складу, так і інфраструктури транспортної галузі.

Стратегічний план розбудови транспортної галузі включає в себе введення в дію державної політики реформування та розвитку транспортно-дорожнього комплексу, посилення ефективності управління на транспорті, модернізацію наявних і створення нових об'єктів інфраструктури, підвищення безпеки та доступності послуг на транспорті.

Нині можна стверджувати, що транспортна галузь в основному задовольняє потреби українського населення та економіки країни у перевезеннях, але варто зазначити, що вона має певні недоліки, які негативно впливають на конкурентоспроможність транспортних послуг. До них можна віднести показники, що виражають ступінь безпеки, ефективність та якість здійснюваних перевезень, негативний вплив на навколишнє середовище, що в сьогоденних реаліях не відповідають вимогам, які висувають перед нами міжнародні стандарти.

До проблем транспортної галузі, що потребують вирішення, належать і значний знос рухомого складу, дефіцит інвестиційних ресурсів, незначні інвестиції, необхідність впровадження інноваційних технологій для підвищення рівня матеріально-технічної бази, обмежене спрямування бюджетних коштів, незначне використання потенціалу країни як транзитної тощо.

Транспортна галузь потребує і технічного переобладнання та осучаснення інфраструктури. Необхідно реформувати й управління автомобільним, залізничним, водним та авіатранспортом для якомога ефективного використання основних засобів та збільшення продуктивності.

Насамперед, для підвищення конкурентоспроможності необхідно впроваджувати реформи у галузі дорожнього господарства. До основних напрямків можна віднести капітальні ремонти, реконструкції головних автомагістралей і доріг, що дасть можливість підвищити попит до нашої країни як транзитної. За рахунок цього буде змога отримувати більшу кількість грошових надходжень до бюджету завдяки стягненню від перетину кордону.

Залізниця для української транспортної системи є одним із головних видів транспорту. Проте інвестування в цю сферу є значно нижчі, ніж це необхідно. Оновлення як інфраструктури, так і рухомого складу проводиться повільними темпами, що підвищує небезпеку руху, впливає на скорочення термінів між ремонтами і тим самим знижує швидкість, безпечність перевезення пасажирів та доставки вантажів. На це, головним чином, впливає незначне фінансування, що обумовлює низький обсяг капіталовкладень у купівлю нових вагонів та локомотивів, а також в оновлення основних засобів залізниць.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Реформування транспортного сектору економіки варто починати з управління та контролю, адже саме це може посприяти ефективнішому використанню ресурсів, що спрямовуються на розвиток, зменшенню корупційних схем, що, у свою чергу, дасть змогу підвищити дохідність функціонування транспортних підприємств.

Сьогодні в Україні відбуваються кризові процеси, на які значний вплив мали політична нестабільність, низький рівень економіки, витрати бюджетних коштів на фінансування військових програм, військові дії тощо. Необхідність реформування транспортної галузі має вагоме значення для підвищення конкурентоспроможності національного виробника як у країні, так і за кордоном, що дасть змогу підвищити фінансово-економічний рівень країни в майбутньому та сприяти просуванню на світовий ринок вітчизняних товарів і послуг.

Незначні інвестиції бюджетного фінансування транспорту призводять до технологічного занепаду транспортної галузі, зниженню комфорту та безпеки. Для запобігання таким явищам потрібно шукати нові джерела залучення коштів, які б дали змогу розвиватись транспортній галузі нашої країни до європейських вимог.

Підприємства транспортної сфери частково належать до таких, що утворюють і формують загальну економічну систему або, як ще можна сказати, інфраструктуру в галузях економіки. Головною метою її є задоволення попиту на транспортні послуги фізичних і юридичних осіб, тобто задоволення виробничих або невиробничих потреб. Крім цього, транспортна інфраструктура відіграє ключову роль, виступаючи важливим фактором інтеграційних процесів, в основі яких лежить сполучення суб'єктів господарювання, що знаходяться на значних відстанях один від одного.

Транспортна інфраструктура являє собою певну множину об'єктів, яка об'єднує в собі територіальні шляхи сполучення, спеціальний рухомий склад, засоби комунікації та управління, системи технічного забезпечення. Саме від ступеня розвитку транспортної інфраструктури значною мірою залежить виробничий потенціал транспортних підприємств та ступінь його використання.

Нині існує проблема дефіциту енергоносіїв, яка у свою чергу є головною причиною нестачі палива різних типів. Саме це під час оцінювання виробничого потенціалу транспортних підприємств зумовлює проблеми його ефективного використання.

Під поняттям «виробничий потенціал транспортних підприємств» розуміється сукупність виробничих потужностей та множина всіх типів ресурсного забезпечення, які задіяні і використовуються під час надання споживачам послуг (або виконання робіт) у галузі транспорту (транспортних послуг). Використання наявних потужностей та ресурсного забезпечення транспортних підприємств є узгодженим і спрямованим на задоволення попиту на транспортні послуги з боку як фізичних, так і юридичних осіб.

У сучасних умовах господарювання однією з важливих проблем постає саме нестача ресурсів. Це стосується і транспортних підприємств. Потреба в ресурсах та її задоволення можливе лише за рахунок пошуку нових шляхів та джерел утворення, а також напрямів раціонального використання за допомогою залучення нових партнерів у процесі надання транспортних послуг.

Наведена нижче таблиця демонструє тенденції зміни ресурсних можливостей підприємств за всіма видами транспорту в їх кількісному вираженні за період 2013–2014 рр.

Як видно з показників, що наведені в цій таблиці, обсяги власних фінансових ресурсів підприємств різних видів транспорту є недостатніми для розроблення та впровадження інновацій для забезпечення якісних змін у їхній діяльності. За звичайних умов на розвиток та покращення функціонування підприємств транспортної галузі витрачається значна частина коштів з їх чистого прибутку, але, на жаль, за умови збитковості більшої частини транспортних підприємств необхідні інвестиції є неможливими.

Таблиця

Ресурсне забезпечення суб'єктів транспортної інфраструктури у 2013–2014 рр.

| Види транспорту та транспортної діяльності | Роки | Показники, млн грн | | |
|---|------|---------------------------------------|--|-----------------------|
| | | Запаси товарно-матеріальних цінностей | Залишкова вартість основних засобів, нематеріальних активів, інвестиційної нерухомості | Знос основних засобів |
| Авіаційний, у тому числі | 2013 | 2476,1 | 4916,2 | 3760,8 |
| | 2014 | 2568,1 | 4443,0 | 4990,7 |
| пасажирський | 2013 | 247,9 | 1637,1 | 1097,6 |
| | 2014 | 233,5 | 1488,1 | 2006,9 |
| вантажний (авіаційний, космічний) | 2013 | 2228,2 | 3279,1 | 2663,2 |
| | 2014 | 2334,6 | 2954,9 | 2983,8 |
| Наземний (без урахування трубопровідного), у тому числі | 2013 | 2633,9 | 40927,7 | 986 179,6 |
| | 2014 | 3154,5 | 48 289,5 | 1 163 161,9 |
| пасажирський | 2013 | 398,4 | 20 934,8 | 30 817,3 |
| | 2014 | 415,4 | 26 252,3 | 35 161,3 |
| вантажний | 2013 | 2235,5 | 19 992,9 | 955 362,3 |
| | 2014 | 2739,1 | 22 037,2 | 1 128 000,6 |
| Водний, у тому числі | 2013 | 204,4 | 1260,9 | 2559,3 |
| | 2014 | 291,1 | 1286,8 | 2580,9 |
| пасажирський | 2013 | 38,8 | 150,0 | 10,6 |
| | 2014 | 44,9 | 166,7 | 11,1 |
| вантажний | 2013 | 165,6 | 1110,9 | 2548,7 |
| | 2014 | 246,2 | 1120,1 | 2569,8 |
| Допоміжна діяльність у сфері транспорту | 2013 | 6020,8 | 100 796,9 | 3 364 604,2 |
| | 2014 | 6780,9 | 110 445,8 | 4 134 946,3 |

Для вирішення наявних проблем підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі необхідно знайти нові шляхи нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств, методи підвищення ефективності їх діяльності і функціонування відповідно до основних стратегічних напрямків розвитку транспорту.

Беручи до уваги сучасні тенденції розвитку національних господарських систем, слід визначити такі пріоритетні цілі транспортного сектору економіки України:

- оновлення основних засобів та нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств;
- удосконалення та модернізація рухомого складу;
- розбудова транспортної інфраструктури.

Державна участь у процесах фінансування технологічного оновлення транспортних підприємств пов'язана з реалізацією інноваційних проектів у сфері транспорту, крім того, для прискорення їх здійснення повинна передбачатися реальна можливість заохочення приватного капіталу на засадах концесії чи державно-приватного партнерства та інших форм співробітництва держави з приватними структурами за умов позитивних результатів спільного підприємництва. Перспективи розвитку напрямків нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств пов'язуються з удосконаленням системи транснаціональних магістралей, інших об'єктів транспортної галузі, систем змішаного зв'язку, а також внутрішніх водних шляхів і національних автомагістралей, що включаються у світову транспортну систему.

Сьогодні актуальною є потреба в забезпеченні розроблення стратегій розвитку державно-приватного партнерства у транспортній галузі, в якій потрібно точно розмежува-

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

ти участь державного та приватного секторів у процесі проектування, фінансування, будівництва, модернізації об'єктів транспортних підприємств; чітко окреслити напрями бюджетної підтримки, критерії розподілення ризиків, засади підготовки фахівців приватно-державної співпраці.

З метою пошуку потенційного інвестора необхідно поглибити співпрацю з потужними вітчизняними та закордонними інвестиційними організаціями, поширити інформацію відносно стратегічних рішень та практичних впроваджень у процесі державно-приватного співробітництва, створити сприятливі умови для інвесторів.

Погоджуючись із пропозиціями науковців Національного інституту стратегічних досліджень щодо розвитку транзитного потенціалу України, цільними будуть розроблення та впровадження довгострокової стратегії розвитку транзиту територією України та державної цільової програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів з урахуванням пріоритетів європейської інтеграції відповідно до положень і норм ЄС. Необхідно також створити правове підґрунтя для активного розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень та їх інтеграції з європейською мультимодальною мережею (TEN-T).

Особливо важливою в нарощуванні виробничого потенціалу транспортних підприємств вважається соціальна складова. Йдеться про забезпечення кожному громадянину ефективної, безпечної, стійкої транспортної системи, яка б забезпечувала високу якість транспортних послуг для кожного споживача і була б добре збалансованою з національними інтересами країни в цілому. Необхідно зазначити, що значну увагу в Україні варто приділити інноваціям на транспортних підприємствах, які мають стати «рушійною силою» транспортної політики нашої держави. Для досягнення цього необхідно виконати такі завдання [8]:

- запровадження та реалізація програми моніторингу технологій, що створена слідкувати за новітніми розробками, які є перспективними без транспортної галузі;
- інноваційне оновлення рухомого складу та розвиток технологій, освоєння ринків;
- активізація наукових досліджень та сприяння розвитку науково-фахового потенціалу у транспортній сфері.

Сучасний етап розвитку України вимагає нових важелів економічного реформування, у тому числі визначення конкретних пріоритетів розвитку вітчизняних транспортних підприємств в умовах глобалізації, створення промислової інфраструктури й умов для розвитку конкуренції та активізації ініціативи приватного сектору, а також нарощування виробничого потенціалу підприємств транспортної сфери.

Найважливішими умовами розвитку та ефективного функціонування транспортного комплексу є збалансованість і самодостатність, що дає змогу забезпечувати його здатність своєчасно й адекватно реагувати на зміну потреб економіки і населення у транспортних послугах, визначаючи напрямки й міру концентрації зусиль на вирішенні основних стратегічних завдань розвитку транспортного комплексу відповідно до довгострокових соціально-економічних і геополітичних пріоритетів України.

Реалізація стратегічних напрямків розвитку транспортних підприємств забезпечить інтеграцію вітчизняного транспортного комплексу в європейську та світову транспортні системи; активізацію інвестиційної діяльності у сфері транспорту; підвищення якості транспортних послуг; модернізацію матеріально-технічної бази; прискорення розвитку транспортної інфраструктури; вдосконалення системи безпеки функціонування транспорту; розширення можливостей для участі вітчизняних перевізників на міжнародному ринку транспортних послуг; активізацію розвитку інтермодальних і мультимодальних перевезень; мінімізацію негативного впливу транспорту на навколишнє середовище.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Для збільшення ефективності використання та нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств економічно обґрунтованим стратегічним кроком є створення транспортно-логістичних кластерів на потенційно сприятливих територіях, активізація державно-приватного партнерства.

Формування стратегії розвитку транспортного комплексу як міжгалузевої системи і фактора становлення регіональних економічних кластерів здійснюється за такими принципами:

- відповідності спрямованості стратегічних завдань соціально-економічного розвитку регіону та країни в цілому;
- підтримки стратегії соціально-економічного розвитку регіонів, пов'язаних єдиними транспортними шляхами (транспортно сполучених регіонів);
- орієнтованості на кластерний тип регіонального розвитку;
- пріоритетності соціальної спрямованості розвитку транспортного комплексу.

В умовах новітніх викликів, глобалізації, зростання конкуренції, впровадження та розвитку кластерів і кластерних технологій вважається одним із перспективних засобів забезпечення конкурентоспроможності національної та регіональної економіки.

Ефективність кластерної моделі досягається за рахунок інноваційності, розвитку взаємодопомоги, поєднання кооперації з конкуренцією та поширення взаємообміну інформацією, знаннями, ноу-хау. В умовах глобалізації та інтеграції до ЄС процеси реформування економіки України повинні супроводжуватися формуванням нового типу відносин між суб'єктами господарювання, а також розвитком нових механізмів реалізації їх економічних інтересів, одним з яких і є кластеризація.

Мережевий характер розвитку сучасної економіки з підвищеною роллю транспортно-інфраструктурної складової в забезпеченні конкурентоспроможності територій зумовлює необхідність кластерних форм організації бізнесу на ринку транспортних послуг. Проте кінцевою метою стає більш повна реалізація виробничого потенціалу кластерно-логістичних структур транспортного ринку і підвищення конкурентоспроможності всіх учасників кластера за рахунок: ефекту масштабу, спільних проектів, доступу до специфічних матеріальних і людських ресурсів, обміну знаннями, технологіями. Головною ж перевагою використання таких підходів стає можливість досягнення значного економічного ефекту за рахунок скорочення, як мінімум, на 30–40 % сукупних логістичних витрат у дистрибуції під час транспортування, зберігання та розподілу товаро-матеріальних потоків на основі оптимізації логістичних схем доставки, що впливає на ціни й конкурентоспроможність вітчизняних товарів на світових ринках.

Транспортно-логістичний кластер дозволяє:

- розвивати базові термінально-логістичні структурні елементи на основі формування вантажопереробних терміналів, термінально-складських комплексів багатоцільового призначення, що надають усю сукупність складських митних та супроводжуючих послуг;
- підвищувати конкурентоспроможність транспортних коридорів;
- скорочувати частку транспортних витрат у валовому внутрішньому продукті;
- забезпечувати кооперацію та інтеграцію малих і середніх логістичних організацій – транспортних, експедиторських, складських та ін. у загальну логістичну систему;
- адаптувати внутрішні структури і зовнішні бізнес-зв'язки до умов мінливого середовища.

Як специфічна організаційна форма транспортно-логістичний кластер створюється з метою підвищити ефективність управління технологічними ланцюгами переміщення вантажопотоків від постачальників сировини, виробничих структур до споживачів, взаємодіючих у межах єдиного потокового процесу, сприяючи розвитку і росту логістичного

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

потенціалу певної території. Транспортно-логістичні кластери включають у себе комплекс інфраструктури та компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні й доставці вантажів і пасажирів. Кластер може включати також організації, що обслуговують об'єкти портової інфраструктури, компанії, що спеціалізуються на морських, річкових, наземних, повітряних перевезеннях, логістичні комплекси та інші. Транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах, що мають значний транзитний потенціал.

Транспортно-логістичні кластери формуються з урахуванням конкретної соціально-економічної ситуації, що складається на конкретній території, а також перспектив її розвитку. Необхідний детальний аналіз наявних можливостей і обмежень у процесі розроблення механізмів функціонування певного кластера, де слід підкреслити, що у створенні та подальшому розвитку транспортно-логістичних кластерів важливу роль мають відігравати державні структури та науково-дослідні організації, які сприяють більш точному визначенню стратегії розвитку кластера та його раціонального складу. Транспортно-логістичний кластер здатний забезпечити зв'язок між економічними суб'єктами за рахунок переміщення вантажопотоків у часі і просторі. Переміщення потоків неможливо без розвинутих інформаційних комунікацій, у зв'язку з чим принцип комунікаційної єдності, що передбачає наявність єдиного інформаційного простору, повинен лежати в основі формування транспортно-логістичних кластерів. Здатність кластера до збереження своїх якостей та структури під впливом зовнішніх факторів визначається таким поняттям, як цілісність. Взагалі цілісність кластера характеризується взаємопов'язаністю, взаємозалежністю підприємств, що входять до нього, відносною відокремленістю від зовнішнього середовища. Цілісність кластера відображається через досягнення певного рівня розвитку, оскільки інтеграція транспортних підприємств сприяє формуванню нових властивостей кластера як системи. При цьому отримується синергетичний ефект. Результати діяльності підприємств, що входять до кластера, обумовлені і властивостями кластера в цілому. Структура кластера, в якій координаційно-логістичний центр об'єднує всі транспортні підприємства, нарощуючи їх виробничий потенціал, орієнтуючи їх на надання якісних транспортних послуг, не підвищуючи тарифи на перевезення і не збільшуючи власні витрати, є однією з найважливіших відображень цілісності, об'єднання підприємств у систему для реалізації спільної мети – максимізації прибутку.

Партнерство організацій у кластері, ефективне використання їхніх можливостей, застосування кооперації та конкуренції створило потенціал, що перевищує суму потенціалів окремих складових. Отриманий таким чином синергетичний ефект проявляється в тому, що компанії і фірми виграють за рахунок можливості обмінюватися позитивним досвідом і знижувати витрати, спільно використовуючи ті самі послуги та постачальників.

Висновки і пропозиції. Кластерний підхід спрямований на формування й ефективне використання виробничого потенціалу транспортних підприємств, на забезпечення сталого та безпечного функціонування транспортної системи, гарантовано й ефективно задовольняє попит на перевезення пасажирів і вантажів та спирається на оновлену систему пріоритетів. Акцент повинен бути зроблений на структурні зміни, на вдосконалення правових, економічних та адміністративних механізмів, що приводять до стійкого якісного розвитку транспортної системи.

Список використаних джерел

1. *Базилук А. В.* Системно-діалектичний підхід до аналізу транспортних кластерів / А. В. Базилук, О. І. Хоменко // *Управління проектами, системний аналіз і логістика.* – 2012. – № 10. – С. 358–364.
2. *Єрмакова О. А.* Підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів України на основі кластерної моделі : монографія / О. А. Єрмакова. – Одеса : Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2011. – 221 с.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

3. *Лифар В. В.* Організаційно-правові аспекти формування територіального кластера в регіоні / В. В. Лифар // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2014. – № 2. – С. 188–195.
4. *Озерська Г. В.* Транспортно-логістичні кластери як основа реалізації транскордонного співробітництва / Г. В. Озерська // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – № 3. – С. 126–129.
5. *Онищенко О. В.* Етапи організації транспортно-логістичного ядра кластерної структури / О. В. Онищенко // Вісник ОНУ ім. І. І. Мечникова. – 2013. – № 2. – С. 78–81.
6. *Парубець О. М.* Економіко-організаційні принципи взаємодії суб'єктів транспортних мереж / О. М. Парубець // Ефективна економіка. – 2013. – № 3. – С. 18–22.
7. *Портер М. Э.* Конкуренция : пер. с англ. / М. Э. Портер. – М. : Вильямс, 2000. – 495 с.
8. *Сич М. Є.* Кластерно-логістична модель розвитку національного ринку транспортних послуг / М. Є. Сич, О. В. Бойко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2014. – № 4. – С. 25–29.
9. *Стійкий розвиток регіонів України на базі кластеризації (теоретико-методологічний аспект)* / [ред. К. Ф. Ковальчука та ін.]. – Дніпропетровськ : ІМА-прес, 2012. – 280 с.
10. *Тураева М. О.* Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации : доклад. – М. : Институт экономики РАН, 2014. – 62 с.
11. *Хоменко І. О.* Автомобільний транспорт у зовнішньоекономічній діяльності регіону / І. О. Хоменко, Є. М. Сич // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. Серія «Економіка і управління». – К. : КУЕТТ, 2004. – Вип. 5. – С. 169–180.
12. *Хоменко І. О.* Методичні підходи до формування транспортних кластерів у контексті регіональної стратегії розвитку / І. О. Хоменко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки» : зб. наук. праць. – Чернігів : ЧДТУ, 2011. – № 4 (54). – С. 238–242.
13. *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. Серія «Економіка і управління». – К. : КУЕТТ, 2005. – Вип. 7. – С. 72–83.
14. *Хоменко І. О.* Системоутворюючі фактори регіонального розвитку / І. О. Хоменко, Є. М. Сич // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки» : зб. наук. праць. – Чернігів : ЧДТУ, 2007. – № 31. – С. 79–83.
15. *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.
16. *Якименко Н. В.* Розвиток транспортно-логістичного-промислових кластерів регіонів України / Н. В. Якименко, С. П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 33. – С. 63–69.
17. *Cluster Observatory* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.clusterobservatory.eu/index.html>.
18. *Cluster policy in Europe* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.clusterobservatory.eu/system/modules/com.gridnine.opencms.modules.eco/providers/getpdf.jsp?uid=100146>.
19. *Enright M. J.* Survey on the Characterization of Regional Clusters: Initial Results / M. J. Enright // Working Paper, Institute of Economic Policy and Business Strategy: Competitions Program, University of Hong Kong, 2000. – 25 p.
20. *Ketels C.* Cluster Initiatives in Developing and Transition Economies / C. Ketels, G. Lindqvist, O. Solvell. – Stockholm : Center for Strategy and Competitiveness ; 1-st ed., 2006. – 38 p.
21. *Sorensen S. Y. et al.* EMCC case studies. Transport&Logistics sector: Padborg cluster, Denmark. Copenhagen : Danish Technological Institute, 2008. – 362 p.
22. *Torregrosa A.* Valenciaport logistic cluster. Valencia: Foundation Valenciaport, 2004. – 247 p.
23. *World Economic Forum*, 2014. The Global Competitiveness Report 2014–2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.weforum.org/node/145867>.