УДК 658:330.341

Марина Ковбатюк, к.е.н, проф.
(завідувач каф. «Теоретична та прикладна економіка», Державний університет інфраструктури та технологій)
Наталія Беник, к.е.н.
(доцент каф. «Теоретична та прикладна економіка», Державний університет інфраструктури та технологій)

РОЗВИТОК ПРОЦЕСІВ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ СВІТОВОГО ДОСВІДУ

На сучасному етапі розвитку економічної науки однією з найбільш актуальних тем досліджень є розгляд питань створення і функціонування кластерів в економіці регіонів. Враховуючи те, що транспорт відіграє вагому роль в економічному розвитку, прискорення кластеризації саме цієї галузі є пріоритетним завданням. Роль економічних кластерів в економіці багатьох країн з кожним роком зростає. Використання кластерів як організаційної моделі підприємництва сприяє розвитку інновацій за рахунок зменшення витрат на їх впровадження, створення стійких технологічних, науково-технічних та інших зв'язків між підприємствами, що дає можливість для їх спеціалізації і зниження витрат. Це в кінцевому підсумку підвищує конкурентоспроможність вітчизняних підприємств на міжнародних ринках. Метою даного дослідження є аналіз зарубіжного досвіду в створенні кластерів морської індустрії та обґрунтування доцільності кластерного підходу в транспортній галузі України. Світова практика створення і функціонування морських кластерів азіатського та європейського регіонів доводить, що кластеризація економіки є ефективним інструментом акумулювання ресурсів суб'єктів транспортного сектору та створення умов інноваційного і науково-технічного розвитку транспортних мереж, реалізації проектів їх розширення та модернізації. Однак в Україні кластерний підхід до вдосконалення транспортних мереж залишається на рівні окремих ініціатив та потребує більш ефективних методів реалізації. Оскільки розвиток морської галузі тісно пов'язаний зі станом суднобудівного сектору, особлива увага приділена розвитку суднобудівних кластерів та визначені фактори, що негативно впливають на стан суднобудівельно-суднoремонтної галузі України – важливої складової транспортного сектору. Розглянута можливість входження суднобудівних заводів в склад транспортно-логістичних або морських кластерів. Визначено, що створення кластерних структур в транспортній галузі є ефективним інструментом підвищення ефективності та конкурентоспроможності національної економіки в цілому.

© Ковбатюк М., Беник Н., 2018

Ключові слова: *кластер, транспортна галузь, суднoремонтно-суднобудівна галузь, транспортно-логістичні кластери.*

Постановка проблеми. Світовий досвід свідчить, що сучасне високотехнологічне виробництво має базуватися на процесах інтеграції наукових, інноваційних та виробничих компаній різних типів. Тому, на сучасному етапі розвитку економічної науки однією з важливих і актуальних тем досліджень вітчизняних і зарубіжних вчених стає розгляд питань створення і функціонування кластерів в економіці регіонів. Роль економічних кластерів в економіці багатьох країн з кожним роком зростає. Використання кластерів, як організаційної моделі підприємництва, сприяє розвитку інновацій за рахунок зменшення витрат на їх впровадження, створення стійких технологічних, науково-технічних та інших зв'язків між підприємствами малого та великого бізнесу, що дає можливість для їх спеціалізації і зниження витрат. Це в кінцевому підсумку підвищує конкурентоспроможність вітчизняних підприємств на міжнародних ринках.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У працях як зарубіжних, так і українських вчених чітко сформульовані теоретичні аспекти формування та функціонування кластерів. У наукових працях, як правило, досліджувалися окремі конкретні проблеми функціонування кластерів у різних галузях економіки.

Багато праць присвячено вивченню світового досвіду створення кластерів. Це питання достатньо висвітлено в працях І. В. Вишнякова [1], О. С. Гусенко [2], Л. В. Жарової [3], І. Г. Смирнова [4], М. Устименка [5]. До науковців, які досліджують проблеми розвитку кластерів транспортної галузі Україні, належать: О. О. Карпенко [6], Ю. В. Пічугіна [7], Є. М. Сич [8], І. О. Хоменко [9] та інші.

В. П. Ільчук [10], С. Мицюк [11], Л. В. Оболенцева [12], Т. В. Швед [13], Н. Д. Чала [14], О. А. Чупайленко [15], що наголошують на ефективності кластерів як інструменту конкурентоспроможності регіонів та національної економіки в цілому.

У той же час, незважаючи на вагомість проведених досліджень, ще недостатньо уваги приділено специфічним умовам застосування кластерного підходу як в економіці України в цілому, так і в транспортної галузі зокрема.

Метою дослідження є аналіз зарубіжного досвіду в створенні кластерів морської індустрії, обґрунтування доцільності кластерного підходу в транспортній галузі та визначення факторів, що негативно впливають на стан суднобудівельно-суднoремонтної галузі України – важливої складової транспортного сектору.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодення створення кластерів є перспективним напрямом підвищення ефективності функціонування вітчизняних підприємств як окремої галузі, так і цілого регіону. На думку І. О. Хоменко «кластери здійснюють спільну діяльність в процесі виробництва, постачання і експлуатації продукції певного типу та виконання послуг. Кластеризація дозволяє сформувати комплексний підхід до державної політики розвитку країни, та її регіонів з урахуванням потенціалу економічних суб'єктів. Світова практика показує те, що кластеризація економіки здійснює вплив на процеси для прискорення інноваційної діяльності та посилення конкурентоспроможності. У цьому полягає економічний феномен, що дозволяє протистояти глобальній конкуренції та певним чином відповідати вимогам як регіонального, так і національного розвитку» [9].

Аналіз світового досвіду свідчить про те, що стратегія розвитку європейського і світового співтовариства, що базується на прийнятих Європою «Маніфесті

кластеризації ЄС» (Брюссель, 2007) та «Європейському кластерному меморандумі» (Стокгольм, 2008) передбачає розвиток кластерної політики регіонів, що формується за рахунок ефективної діяльності суб'єктів господарювання відповідних областей, включаючи транспортно-логістичний сектор, який їх обслуговує [16].

Сучасний стан транспортних систем України характеризується низьким рівнем взаємозв'язків між суб'єктами ринку, відсутністю координації та синергетичної ефективності у взаємодії транспортних компаній та інших зацікавлених сторін, низькою конкурентоспроможністю, труднощами у логістиці. Пошук ресурсів для забезпечення стійкого розвитку транспортного комплексу окремих територіальних одиниць в сучасних умовах передбачає активне використання механізмів інтеграції.

Досвід розвинутих країн світу свідчить, що кластерний підхід є ефективним інструментом акумулювання ресурсів (матеріальних, технічних, фінансових, інтелектуальних і т.д.) суб'єктів транспортного сектору та створення умов інноваційного і науково-технічного розвитку транспортних мереж, реалізації проектів їх розширення та модернізації. Однак в Україні кластерний підхід до вдосконалення транспортних мереж залишається на рівні окремих ініціатив та потребує більш ефективних методів реалізації. Тому питання використання кластерного підходу до вдосконалення транспортних мереж території є актуальним як в теоретичному, так і у практичному сенсі [9].

Розвиток морської галузі тісно пов'язаний зі станом суднобудівного сектору. За даними С. Соколенка яскравим прикладом ефективної модернізації суднобудування на кластерній основі є розвиток морської індустрії Південної Кореї, Китаю, Японії, В'єтнаму, які є сьогодні світовими лідерами з основних напрямів суднобудування. Південна Корея останні двадцять років знаходиться у трійці лідерів (а тепер і на першому місці) у світовому розподілі країн-виробників сучасних суден. Ще в 1970-х роках почалась кластеризація суднобудування в цій країні, його не тільки практично повністю звільнили від сплати податків, але й виділили йому державні дотації та субсидії. В результаті за перші десять років південнокорейське суднобудування перетворилось у наймогутнішу високотехнологічну галузь, яка почала витісняти з світового ринку інші суднобудівні держави. Суднобудування на основі кластерів також допомогло Китаю у зростанні національної економіки. Частка суднобудування у ВВП Китаю склала 10,1 %, досягнувши 346,2 млрд дол. Зайнятість населення в цій сфері країни досягла близько 32 млн чол. [17].

В Європі, на відміну від азіатського досвіду, не спромоглися до кінця XX ст. створити повноцінну підтримку суднобудівників, не надавши їм податкової і фінансової підтримки. Кластерна модель виробництва впроваджувалась у суднобудування європейських країн в обмежених обсягах. В Європі не було створено конкурентоспроможного серійного виробництва суден. Як наслідок, всі замовлення на серійні судна (танкери, вантажні та пасажирські) спрямувались в Азію. Європейським суднобудівним кластерам залишилось виконувати лише унікальні, високої вартості замовлення по будівництву океанських лайнерів і контейнеровозів. Лише в 2004 р. європейські суднобудівники створили за допомогою OECD Європейську мережу морських кластерів (ENMC). До складу цієї організації увійшли 13 суднобудівних кластерів найбільших десяти країн Європи, головним завданням яких стало постійне підвищення конкурентоспроможності корабелень на основі програми LeaderSHIP 2015. В рамках цієї програми

передбачалось не тільки впровадження R&D ініціатив, а й створення більш сприятливих умов фінансування суднобудування, захист інтелектуальних прав, вирішення проблем безпеки та ін. [17].

Реформування суднобудування Росії почалося з 2005 р. на основі азіатського досвіду. У 2008 р. в Росії була затверджена транспортна стратегія на період до 2030 р., що визначила вектор державної політики у суднобудуванні і потреби країни в цьому на тривалу перспективу. Були розроблені відповідні економічні, законодавчі механізми. Найважливішим став комплексний федеральний закон «Про підтримку російського суднобудування і судноплавства», який набрав чинності з 1 січня 2012 р. Принципові норми цього закону, спрямовані на підтримку компаній, що будують та експлуатують судна, були внесені як поправки у Податковий і Трудовий кодекси, Кодекс торговельного мореплавання і в інші важливі документи. Так, компанії, що збудували і зареєстрували в РФ судна, з 2012 р. протягом 15 років звільняються від податку на прибуток, отриманий від використання суден, а екіпажі цих суден мають нульові ставки відрахувань з заробітної плати на страхові внески до Пенсійного фонду, Фонду соціального страхування тощо. Тепер судновласники мають можливість сплачувати лише тоннажний збір, а члени екіпажів платять лише прибутковий податок 13%. Все це сьогодні відповідає світовій практиці суднобудування і судноплавства. З моменту прийняття закону (тобто за неповний рік) кількість суден під російським прапором зросла приблизно на 20%[17].

Однак, розгорнути в Росії високотехнологічне суднобудування і створити ефективну систему управління в рамках старих виробничих потужностей радянського зразка виявилось неможливим. Досвід корейців, європейців підказав росіянам, що з числа заходів економічного і фінансового стимулювання ефективні лише ті, що спрямовані на підтримку сконцентрованих на порівняно невеликій території виробництв, тобто кластерів. Цим шляхом й пішла Росія, почавши створення своїх перших суднобудівних кластерів. Запроектовано створити три ядра надводного суднобудування:

- ✓ біля м. Великий Камінь Приморського Краю формується спільно з DSME (Південна Корея) центр великотоннажного суднобудування «Зірка», який буде найбільшим в Росії виробництвом суден до 300 тис. т.;
- ✓ в бухті П'яти Мисливців Приморського Краю спільно з китайсько-сингапурською «Yantai Raffles» має бути збудована найбільша база з випуску морських бурових установок вагою до 40 тис. т., призначених для освоєння морського шельфу;
- ✓ на острові Котлин (Санкт-Петербург) будується Ново-Адміралтейська верф, яка має бути ядром суднобудівного кластеру в Петербурзі, на якому планується будувати судна дедвейтом до 200 тис. т.

Ці три російських проекти сьогодні перебувають на різних стадіях реалізації, але вже зараз при підтримці влади суднобудівна галузь почала оживати. Їх подальший розвиток планується здійснювати за рахунок активізації відповідних суднобудівних кластерів [17].

За даними «Lloyd Register of Shipping» у світовому судновиробництві частка української продукції за тоннажем на сьогодні становить лише 0,8%. За даними Комісії ООН з питань розвитку і торгівлі (UNCTAD) загальний тоннаж суден, які ходять під прапором України, з 1993 по 2010 рр. скоротився в 5,8 разів. Зауважимо, що тоннаж суден сусідніх Греції і Туреччини за цей же час зріс відповідно на 47% і

13%. Згадаємо, що в радянські часи Україна будувала до 70% усього флоту СРСР. Сучасне суднобудування є тепер однією з найбільш динамічно працюючих галузей світової економіки. Проте, на жаль, реальний стан справ в суднобудуванні України не відповідає світовим показникам розвитку цієї галузі. Якщо на час отримання Україною незалежності в 1991 р. на підприємствах суднобудівної галузі працювало 270 тис осіб, то тепер залишилось близько 50-ти тис. осіб. При цьому важливо врахувати, що кожне нове робоче місце цього сектору суднобудування супроводжується створенням 3-5 робочих місць в партнерських галузях (металургії, машино-, приладобудуванні тощо) [17].

Економічна ситуація, що склалася сьогодні в Україні, стримує розвиток суднобудівної галузі. З одного боку, це є проявом відсутності загальної довгострокової стратегії розвитку українського суднобудування, а з іншого, дуже відчувається нестача фінансових коштів. Враховуючи той факт, що на світових суднобудівних ринках українські суднобудівні підприємства працюють в умовах жорсткої конкуренції, необхідно прискорити процес впровадження інновації та нових технологій, знайти нові форми організації виробничого процесу. Негативні фактори впливу на суднобудівну галузь узагальнені на рис. 1.

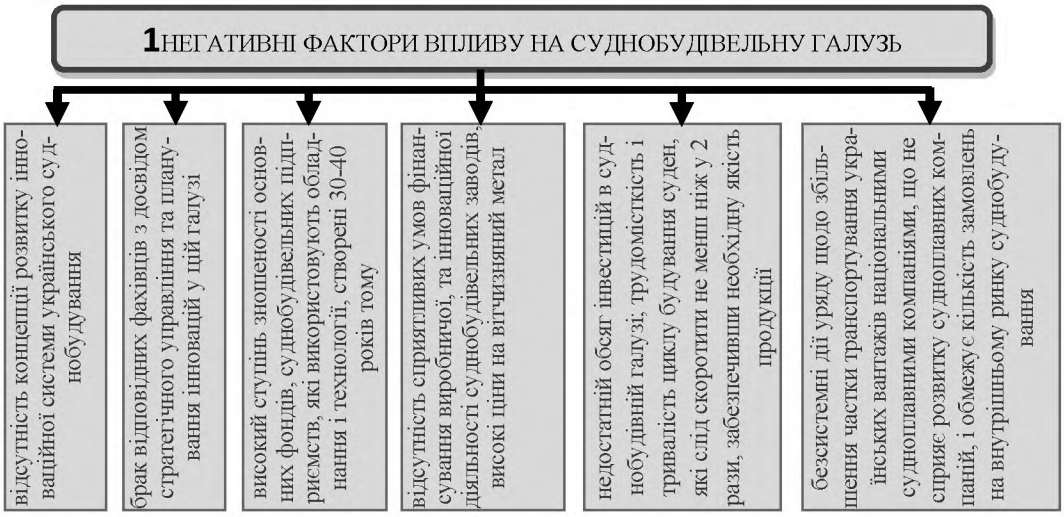


Рис. 1. **Фактори, що негативно впливають на стан галузі суднобудування**
Джерело: сформовано авторами за даними [17]

Для ефективного розвитку вітчизняного суднобудування суднобудівельно-судноремонтні підприємства повинні стати повноправними членами морських кластерів. За всі роки незалежності сфери морської індустрії України розвивалися майже автономно, що не сприяло консолідації інфраструктури морського бізнесу задля розвитку вітчизняного Це призвело до того, що суднобудівні заводи недостатньо завантажені (до 30%) і майже не працюють на внутрішній ринок. Динаміка зміни технічного стану транспортного, рибальського та інших флотів України за всі останні роки невтішна. Через старіння і вкрай слабке поповнення флоту новобудовою ми практично втратили свій флот, що призвело до

невиправданого домінування на внутрішньому ринку зовнішніх перевізників (до 94%), і змушені витрачати значні ресурси на фрахт іноземних судів, у тому числі і для транспортування власної продукції [18].

На сьогодні все більшого розвитку набувають транспортно-логістичні кластери. Транспортно-логістичні кластери – це галузеві кластери, основною метою яких є транспортні послуги в секторах пасажирських і вантажних перевезень. Сьогодні в усьому світі, включаючи Європу, попит на транспортні послуги зростає приблизно в 2,5 разів швидше, ніж темпи росту ВВП. Цей процес прискорює інтеграцію економік країн-членів ЄС у єдиний економічний простір. Частка транспортно-логістичних послуг, що надаються спеціалізованими провайдерами, в загальному обороті ЄС досягла 40%. Основними лідерами цього зростання є Німеччина, Великобританія і Франція, на частку яких припадає половина всього обороту. В процесі загального розвитку сфери перевезень формується Європейська мережа транспортно-логістичних кластерів, кількість яких вже досягла 85. Домінуюча позиція кластеру на ринку транспортно-логістичних послуг не має нічого спільного з монополією, оскільки кластер – це не єдина установа, а необмежена кількість господарчих суб'єктів, які співпрацюють між собою на основі кооперації і конкуренції.

Транспортно-логістичні кластери завжди виступають як ефективна інфраструктура для інших мережевих структур виробничого напряму, які потребують енергійних логістичних послуг. Вони також сприяють народженню і формуванню виробничих кластерів завдяки позитивному механізму зворотного зв'язку. Залучені до роботи в кластерах виробники, науковці, постачальники послуг мають можливість в межах групи підприємств, які обслуговуються, розповсюджувати корисну інноваційну інформацію.

Існує три види транспортно-логістичних кластерів (ТЛК), які подані на рис. 2.



Рис. 2. **Види транспортно-логістичних кластерів (ТЛК)**
Джерело: сформовано авторами за даними [19]

Природно створювати ТЛК на базі портів. Україні слід прискорити формування портових кластерів, від активності яких будуть залежати майбутні транзитні перспективи і обсяги вантажопотоків. Від ефективності спільних зусиль по реалізації кластерних ініціатив української влади, бізнесу, науки і освіти будуть залежати можливості збільшення частки України в обсягах вантажообігу в Чорноморському басейні.

Автори погоджуються з думкою С. Соколенко, що сьогодні є вже достатньо передумов для формування морських портових кластерів в Одеській, Миколаївській та Херсонській областях. Необхідність у прискоренні формування

портових кластерів обумовлюється тим, що протягом тривалих років держава практично не вкладала в розвиток портів ніяких коштів, що призвело до критичного рівня зношення обладнання [19].

Як вже згадувалось, найбільш відомою світовою кластерної організацією на морському транспорті є Європейська мережа морських кластерів (ЕСМК). Вона включає в себе морські кластерні організації таких країн, як Бельгія, Данія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Італія, Нідерланди, Норвегія, Польща, Іспанія, Швеція, Великобританія, Болгарія. Її метою є прагнення обмінюватися досвідом, координувати діяльність, а також розвивати і зміцнювати морські кластери держав-членів і Європи в цілому. ЕСМК є гнучкою організацією, в якій члени на добровільній основі співпрацюють у сфері вирішення питань, пов'язаних з їх діяльністю. За допомогою ЕСМК підвищуються шанси привернути увагу влади до вирішення проблем, які є загальними для морських підприємств усіх країн [19].

У різних країнах ЄС протягом останніх 20 років було створено велику кількість кластерних організацій на національному і регіональному рівнях. Зазвичай до складу європейських морських кластерів входять підприємства, що наведені на рис. 3.

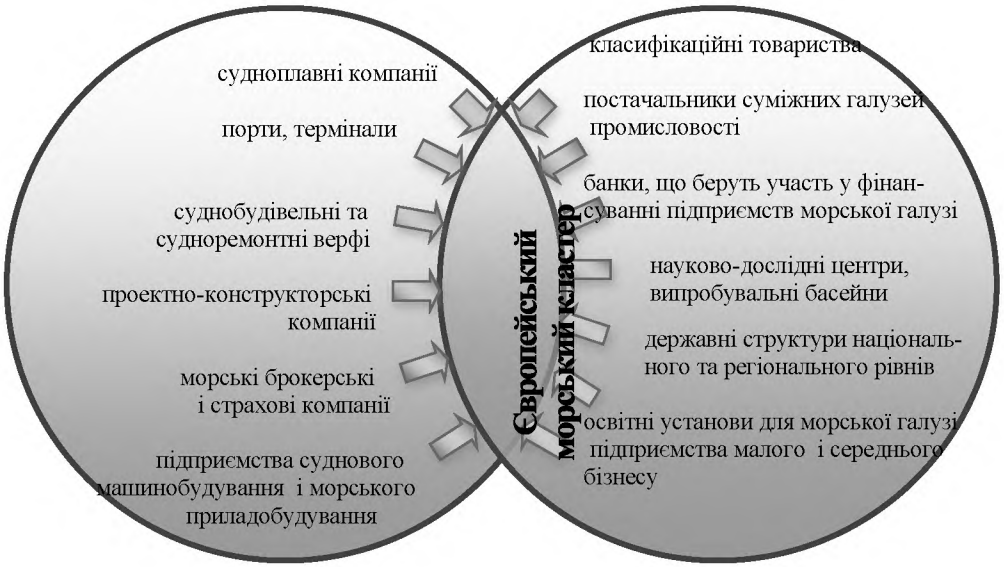


Рис. 3. **Підприємства, що входять до європейських морських кластерів**
Джерело: сформовано авторами за даними [20]

Кластерізація економіки України відбувається в різних галузях. До числа регіонів, які зуміли досягти певних успіхів у формуванні кластерних об'єднань треба віднести Івано-Франківську, Запорізьку, Львівську, Рівненську, Полтавську, Сумську, Тернопільську, Харківську, Херсонську, Черкаську, Одеську і Миколаївську області. Кластери приморських регіонів України подані в табл. 1.

Таблиця 1. **Кластери приморських регіонів України**

Регіон України	*Типи кластерів*
Миколаївська область	морський кластер
	кластер суднобудування
	кластер електроніки
Херсонська область	транспортно-логістичний кластер «Південні ворота України»
	кластер рибальства
Одеська область	транспортно-логістичний кластер
	кластер металосервісу
	кластер машинобудування
	туристично-рекреаційний кластер
Придунав'я Одеської області	кластер органічного землеробства
	рибний кластер
	кластер сільського зеленого туризму

Джерело: сформовано авторами за даними [21]



Рис. 4. **Основні результати створення транспортного кластеру**
Джерело: розроблено авторами за даними [22]

Функціонування кластерів є найбільш перспективним для транспортної галузі України. Створення транспортних кластерів дозволить отримати такі позитивні результати (рис. 4).

Досвід розвинутих країн свідчить, що використання логістичних систем як ефективного інструменту планування, організації та управління рухом матеріального потоку та потоків, що його супроводжують, дозволяє зменшити загальні логістичні витрати на 12-35%, транспортні витрати на 7-20%, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи і збереження матеріального потоку на 20-30%, прискорити швидкость обігу матеріальних ресурсів на 20-40% [16].

Таким чином, світова практика свідчить про те, що процес кластеризації транспортної галузі є важливим фактором економічного росту та ефективним інструментом розвитку окремих регіонів та країн в цілому. Він сприяє створенню

багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи та підвищенню регіональної та національної конкурентоспроможності.

Висновки та пропозиції. Проведене дослідження свідчить, що в напрямі кластерізації транспортної діяльності зроблені тільки перші кроки. По суті справи вони існують тільки «де юро» і наступним кроком на шляху використання кластерної концепції повинна бути її практична реалізація, яка дозволить активізувати взаємовигідне співробітництво в сфері транспортної діяльності. Проте слід зазначити, що кластер не може вирішити всіх проблем, які існують у галузі та в регіоні, але він є сучасним ефективним інструментом для реалізації поставлених цілей.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Вишнякова І. В.* Досвід становлення та розвитку кластерів в окремих країнах Північної, Східної і Центральної Європи // Вісник Запорізького національного університету. – 2011.– № 1. – С. 184 – 192.
2. *Гусенко О. С.* Розвиток промислово-інноваційних кластерів у країнах Європи: стан та перспективи // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2013. – Вип. 1. – С. 202 – 208.
3. *Жарова Л. В.* Міжнародна практика формування кластерів та можливості її адаптації для України // eep.org.ua.
4. *Смирнов І. Г.* Транспортно-логістичні кластери в ЕС та інтеграція України в ці структури / І. Г. Смирнов // Актуальні проблеми економічного і соціального розвитку регіону: Збірник матеріалів II Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Красноармійськ, 20 грудня 2012 р.) / Красноармійський індустріальний інститут ДонНТУ. – В 2-х томах. – Т. 2. – Донецьк: «Світ книги», 2012. – С. 219 – 222.
5. *Устименко М.* Роль міжнародних інноваційних кластерів у підвищенні економічної стійкості суб'єктів господарювання / М. Устименко // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2014. – № 162. – С. 63 – 68.
6. *Карпенко О. О.* Інноваційно-інтеграційна парадигма кластеризації транспортно-логістичних підприємств / О. О. Карпенко // Бізнес-інформ. – 2015. – № 10. – С.209 – 213.
7. *Пічугіна Ю. В.* Кластерний підхід до розвитку транспортної галузі України / Ю. В. Пічугіна // Наука молода. – 2014. – № 21. – С. 56 – 60.
8. *Сич Є. М.* Кластерно-логістична модель розвитку національного ринку транспортних послуг / Є. М. Сич, О. В. Бойко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць: Випуск 36. – К.: НАУ, 2013. – С. 94 – 101.
9. *Хоменко І. О.* Перспективи кластеризації транспортного ринку регіону: методологічний підхід / І. О. Хоменко // Економіка та управління на транспорті. – 2016. – Вип. 2. – С. 232 – 238.
10. *Ільчук В. П.* Кластерна стратегія розвитку економіки регіону: монографія / В. П. Ільчук, І. О. Хоменко, І. В. Лисенко. – Чернігів.: Черніг. держ. технол. ун-т, 2013. – 367 с.
11. *Мицюк С.* Розвиток кластерів в національній економіці як ефективний механізм підвищення конкурентоспроможності // Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. – 2011.– № 123. – С. 48 – 50.
12. *Оболенцева Л. В.* Кластеризація як напрям розвитку національної економіки: проблеми та перспективи // Економічні проблеми та перспективи розвитку житлово-комунального господарства на сучасному етапі: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 20 – 22 жовтня 2010 р.; Мін-во з питань ЖКГ України, ХНАМГ). – Х.: ХНАМГ, 2010. – С. 173 – 176.
13. *Швед Т. В.* Розвиток кластерів в Україні як фактор відновлення економічного зростання // Наукові праці Національного університету харчових технологій. – 2011.– № 40. – С. 197 – 201.
14. *Чала Н. Д.* Розвиток інноваційних кластерів як базова стратегія модернізації регіонів // Кластери як інструмент регіонального розвитку: Матеріали науково-практичного семінару (м. Феодосія, 16 – 20 липня 2012 р.) / За ред. проф. В. В. Мамонової. – Х.: ХарРІ НАДУ, 2012. – С. 94 – 97.
15. *Чупайленко О. А.* Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні / О. А. Чупайленко // Вісник Національного транспортного університету. – 2013. – № 28. – С. 535 – 544.
16. *Стратегія* розвитку регіональної транспортної системи на базі формування транспортно-логістичного кластеру (ТЛК) Харківської області. – Харків, 2012. – 17 с.
17. *Соколенко С.* Кластери суднобудування / Соколенко С. // Українські кластери [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2016/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-sudnobuduvannya/.

18. *Центр* транспортных стратегий. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/opinions/51623.

19. *Соколенко С.* Кластери водної транспортної логістики (портові кластери). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ucluster. org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/.

20. *Александров В. Л.* Проблемы и перспективы создания кластера морской индустрии в Санкт-Петербурге / В. Л. Александров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://spp.spb.ru/ru/node/3802.

21. *Подъём экономики Украины* через развитие инновационных кластеров. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2017-study/ podjom-ehkonomiki-ukrainy-cherez-razvitie-innovacionnykh-klaste rov/.

22. *Гребенник Н.* Морской кластер как инструмент реализации стратегии развития морских портов Украины / Н. Гребенник // Транспорт. – 2013. – № 21. – С. 69 – 72.

REFERENCES

1. *Vyshniakova I. V.* Dosvid stanovlennia ta rozvytku klasteriv v okremykh krainakh Pivnichnoi, Skhidnoi i Tsentralnoi Yevropy // Visnyk Zaporizkoho natsionalnoho universytetu. – 2011.– № 1. – S. 184 – 192.

2. *Husenko O. S.* Rozvytok promyslovo-innovatsiinykh klasteriv u krainakh Yevropy: stan ta perspektyvy // Visnyk sotsialno-ekonomichnykh doslidzhen. – 2013. – Vyp. 1. – S. 202 – 208.

3. *Zharova L. V.* Mizhnarodna praktyka formuvannia klasteriv ta mozhlyvosti yii adaptatsii dlia Ukrainy // eep.org.ua.

4. *Smyrnov I. H.* Transportno-lohistychni klastery v ES ta intehratsiia Ukrainy v tsi struktury / I. H. Smyrnov // Aktualni problemy ekonomichnoho i sotsialnoho rozvytku rehionu: Zbirnyk materialiv II Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi konferentsii (m. Krasnoarmiisk, 20 hrudnia 2012r.) / Krasnoarmiiskyi industrialnyi instytut DonNTU. – V 2-x tomakh. – T. 2. – Donetsk: «Svit knyhy», 2012. – S. 219 – 222.

5. *Ustymenko M.* Rol mizhnarodnykh innovatsiinykh klasteriv u pidvyshchenni ekonomichnoi stiikosti subiektiv hospodariuvannia / M. Ustymenko // Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Ekonomika. – 2014. – № 162. – S. 63 – 68.

6. *Karpenko O. O.* Innovatsiino-intehratsiina paradyhma klasteryzatsii transportno-lohistychnykh pidpryiemstv / O. O. Karpenko // Biznes-inform. – 2015. – № 10. – S.209 – 213.

7. *Pichuhina Yu. V.* Klasternyi pidkhid do rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy / Yu. V. Pichuhina // Nauka moloda. – 2014. – № 21. – S. 56 – 60.

8. *Sych Ye. M.* Klasterno-lohistychna model rozvytku natsionalnoho rynku transportnykh posluh / Ye. M. Sych, O. V. Boiko // Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury: Zbirnyk naukovykh prats: Vypusk 36. – K.: NAU, 2013. – S. 94 – 101.

9. *Khomenko I. O.* Perspektyvy klasteryzatsii transportnoho rynku rehionu: metodolohichnyi pidkhid / I. O. Khomenko // Ekonomika ta upravlinnia na transporti. – 2016. – Vyp. 2. – S. 232 – 238.

10. *Ilchuk V. P.* Klasterna stratehiia rozvytku ekonomiky rehionu: monohrafiia / V. P. Ilchuk, I. O. Khomenko, I. V. Lysenko. – Chernihiv.: Chernih. derzh. tekhnol. un-t, 2013. – 367 s.

11. *Mytsiuk S.* Rozvytok klasteriv v natsionalnii ekonomitsi yak efektyvnyi mekhanizm pidvyshchennia konkurentospromozhnosti // Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu im. T. Shevchenka. – 2011.– № 123. – S. 48 – 50.

12. *Obolentseva L. V.* Klasteryzatsiia yak napriam rozvytku natsionalnoi ekonomiky: problemy ta perspektyvy // Ekonomichni problemy ta perspektyvy rozvytku zhytlovo-komunalnoho hospodarstva na suchasnomu etapi: materialy II mizhnar. nauk.-prakt. konf. (Kharkiv, 20 – 22 zhovtnia 2010 r.; Min-vo z pytan ZhKH Ukrainy, KhNAMH). – Kh.: KhNAMH, 2010. – S. 173 – 176.

13. *Shved T. V.* Rozvytok klasteriv v Ukraini yak faktor vidnovlennia ekonomichnoho zrostannia // Naukovi pratsi Natsionalnoho universytetu kharchovykh tekhnolohii. – 2011.– № 40. – S. 197 – 201.

14. *Chala N. D.* Rozvytok innovatsiinykh klasteriv yak bazova stratehiia modernizatsii rehioniv // Klastery yak instrument rehionalnoho rozvytku: Materialy naukovo-praktychnoho seminaru (m. Feodosiia, 16 – 20 lypnia 2012 r.) / Za red. prof. V. V. Mamonovoi. – Kh.: KharRI NADU, 2012. – S. 94 – 97.

15. *Chupailenko O. A.* Rozvytok transportno-lohistychnykh klasteriv v Ukraini / O. A. Chupailenko // Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. – 2013. – № 28. – S. 535 – 544.

16. *Stratehiia rozvytku rehionalnoi transportnoi systemy na bazi formuvannia transportno-lohistychnoho klasteru (TLK) Kharkivskoi oblasti.* – Kharkiv, 2012. – 17 s.

17. *Sokolenko S.* Klastery sudnobuduvannia / Sokolenko S. // Ukrainski klastery [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://ucluster.org/universitet/ klastery-ukraina/2016/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-sudnobuduvannya/.

18. *Tsentr transportnыkh stratehyi.* [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://cfts.org.ua/opinions/51623.

19. *Sokolenko S.* Klastery vodnoi transportnoi lohistyky (portovi klastery). [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://ucluster. org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/.

20. *Aleksandrov V. L.* Problemы y perspektyvы sozdanyia klastera morskoi yndustryy v Sankt-Peterburhe / V. L. Aleksandrov [Эlektronnыi resurs]. – Rezhym dostupa: http://spp.spb.ru/ru/node/3802.

21. *Podъёm эkonomyky Ukraynы cherez razvytye ynnovatsyonnыkh klasterov.* [Эlektronnыi resurs]. – Rezhym dostupa: http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2017-study/ podjom-ehkonomiki-ukrainy-cherez-razvitie-innovacionnykh-klaste rov/.

22. *Hrebennyk N.* Morskoi klaster kak ynstrument realyzatsyy stratehyy razvytyia morskykh portov Ukraynы / N. Hrebennyk // Transport. – 2013. – № 21. – S. 69 – 72.

Марина Ковбатюк, к.э.н, проф.
(зав. кафедры «Теоретическая и прикладная экономика», Государственный университет инфраструктуры и технологий)
Наталья Беник, к.э.н.
(доцент кафедры «Теоретическая и прикладная экономика», Государственный университет инфраструктуры и технологий)

РАЗВИТИЕ ПРОЦЕССОВ КЛАСТЕРИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ НА ОСНОВЕ МИРОВОГО ОПЫТА

На современном этапе развития экономической науки одной из наиболее актуальных тем исследований является рассмотрение вопросов создания и функционирования кластеров в экономике регионов. Учитывая то, что транспорт играет важную роль в экономическом развитии, ускорение кластеризации именно этой отрасли является приоритетной задачей. Роль экономических кластеров в экономике многих стран с каждым годом растет. Использование кластеров как организационной модели предпринимательства способствует развитию инноваций за счет уменьшения затрат на их внедрение, созданию устойчивых технологических, научно-технических и других связей между предприятиями, что дает возможность для их специализации и снижения затрат. Это в конечном итоге повышает конкурентоспособность отечественных предприятий на международных рынках. Целью данного исследования является анализ зарубежного опыта в создании кластеров морской индустрии и обоснование целесообразности кластерного подхода в транспортной отрасли Украины. Мировая практика создания и функционирования морских кластеров азиатского и европейского регионов показывает, что кластеризация экономики является эффективным инструментом аккумулирования ресурсов субъектов транспортного сектора и создания условий инновационного и научно-технического развития транспортных сетей, реализации проектов их расширения и модернизации. Однако, в Украине кластерный подход к совершенствованию транспортных сетей остается на уровне отдельных инициатив и требует более эффективных методов реализации. Поскольку развитие морской отрасли тесно связано с состоянием судостроительного сектора, особое внимание уделено развитию судостроительных кластеров и определены факторы, негативно влияющие на состояние судостроительно-судоремонтной отрасли Украины – важной составляющей транспортного сектора. Рассмотрена

возможность вхождения судостроительных заводов в состав транспортно-логистических или морских кластеров. Определено, что создание кластерных структур в транспортной отрасли является эффективным инструментом повышения эффективности и конкурентоспособности национальной экономики в целом.

Ключевые слова: *кластер, транспортная отрасль, судоремонтно-судостроительная отрасль, транспортно-логистические кластеры.*

Maryna Kovbatiuk, Candidate of Sciences (Economics), professor
(Head of Department of Theoretical and Applied Economics, State University of Infrastructure and Technology)
Nataliya Benyk, Candidate of Sciences (Economics)
(Associate Professor of Department of Theoretical and Applied Economics, State University of Infrastructure and Technology)

DEVELOPMENT OF PROCESSES OF CLUSTERIZATION OF THE TRANSPORT INDUSTRY IN UKRAINE BASED ON WORLD EXPERIENCE

At the modern stage of development of economic science, one of the most relevant topics of research is to consider the creation and operation of clusters at economic of regions. Given the fact that transport plays major role at economic development, speed-up of clustering exactly this sector is a priority task. Role of economic clusters at economics of many countries is growing up every year. Make use of clusters as an organizational model of enterprises promotes the development of innovations at the expense of cost reduction on their implementation, creation of secure technological, scientific-technological and other connections between enterprises, which gives an opportunity for their implementation and cost reduction. This ultimately increases competitiveness of domestic enterprises at international market. The mission of this research is analysis of foreign experience at creation of clusters of marine industry and comprehension of expediency of cluster approach in transport sector of Ukraine. World practice of creation and function of marine clusters Asian and European regions show that clustering of economic is effective instrument of resource concentration, subjects of the transport sector and creation of conditions for innovative and scientific and technical development of transport networks, realizations of projects their expansion and modernization. However, in Ukraine cluster approach to improvement transport networks remains at the level of individual initiatives and requires more effective methods of implementation. Because the development of marine sector is closely connected with the state of shipbuilding sector special attention is paid to the development of shipbuilding clusters and factors that negatively effect on the state of shipbuilding and shiprepairing sector of Ukraine - important component of the transport sector. Examined opportunity of entry of shipbuilding factories in transport logistics or marine clusters. It is determined that creation of cluster structures at transport sector is effective instrument enhancing efficiency and competitiveness of national economy as a whole.

Keywords*: cluster, transport sector, shipbuilding and shiprepairing sector, transport logistics clusters.*