

РОЗДІЛ 4. РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ
І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКАПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРА
В ПРИЧОРНОМОРСЬКОМУ ЕКОНОМІЧНОМУ РАЙОНІPREREQUISITES FOR FORMATION AND DEVELOPMENT PROSPECTS
OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS CLUSTER
IN THE BLACK SEA ECONOMIC REGION

УДК 332:656

DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.46-25>**Іванов С.В.**д.е.н., професор, член-кореспондент
Національна академія наук України
Ляшенко В.І.д.е.н., професор, завідувач відділу
проблем регуляторної політики
і розвитку підприємництваІнститут економіки промисловості
Національної академії наук України
Трушкіна Н.В.к.е.н., старший науковий співробітник
відділу проблем
регуляторної політики і розвитку
підприємництваІнститут економіки промисловості
Національної академії наук України**Ivanov Sergey**National Academy of Sciences of Ukraine
Liashenko ViacheslavInstitute of Industrial Economics of the
National Academy of Sciences of Ukraine
Trushkina NataliiaInstitute of Industrial Economics of the
National Academy of Sciences of Ukraine

Проаналізовано стратегії регіонального розвитку на період до 2020 р. в частині формування транспортно-логістичного кластера. Виявлено, що у стратегічних документах не зазначено про цей інститут регіонального розвитку і не прописано фінансовий механізм реалізації його функціонування. Проведено діагностику сучасного стану й передумов створення транспортно-логістичного кластера в Причорноморському економічному районі. Визначено перспективні напрями розвитку регіональної транспортно-логістичної системи: формування транспортно-логістичного кластера в контексті забезпечення модернізації економіки; організація логістичної діяльності й розвиток припортової інфраструктури в морських портах; трансформація регіональної транспортно-логістичної системи на засадах «зеленої» логістики; впровадження цифрової логістики як механізму розвитку транспортно-логістичної системи економічного району.

Ключові слова: транспортно-логістичний кластер, економічний район, передумови, особливості, перспективні напрями, модернізація, регіональна економіка.

Проанализированы стратегии регионального развития до 2020 г. в части форми-

рования транспортно-логистического кластера. Выявлено, что в стратегических документах не сказано об этом институте регионального развития и не прописан финансовый механизм реализации его функционирования. Проведена диагностика современного состояния и предпосылок формирования транспортно-логистического кластера в Причерноморском экономическом районе. Определены перспективные направления развития региональной транспортно-логистической системы: формирование транспортно-логистического кластера в контексте модернизации экономики; организация логистической деятельности и развитие припортовой инфраструктуры в морских портах; трансформация региональной транспортно-логистической системы на принципах «зеленой» логистики; внедрение цифровой логистики как механизма развития транспортно-логистической системы.

Ключевые слова: транспортно-логистический кластер, экономический район, предпосылки, особенности, перспективные направления, модернизация, региональная экономика.

The regional development strategies for the period up to 2020 in terms of the formation of the transport and logistics cluster are analyzed. It is revealed that these strategic documents do not mention the formation of the transport and logistics cluster as a key component of the regional transport and logistics system, and the financial mechanism for its functioning. Diagnosis of the current state features and prerequisites of the formation of transport and logistics cluster in the Black Sea economic region. Promising directions for the development of regional transport and logistics system of economic district are defined, which are organized according to the following groups: formation of transport and logistics cluster in the context of economic modernization; organization of logistic activity and development of port infrastructure in seaports; introduction of information technologies for management of the transport and logistics system of the district; transformation of regional transport and logistics system on the basis of «green» logistics; introduction of digital logistics as a mechanism of development of transport and logistics system of district. The implementation of the proposed set of measures will contribute to: reduction of costs for the organization of logistics through the automation of processes, reducing the transport component in the cost of services; increase of cargo transportation, cargo turnover, processing of cargoes and containers; reducing the cost of delivery of goods; significant increase in cooperation between logistics companies; increase the level of consumer satisfaction by reducing the delivery time of goods; expansion of the client base; increasing the quality of transport and logistics services provided; reduction of congestion of transport infrastructure as a result of optimization of movement of logistics flows; efficient use of transport infrastructure through innovative navigation systems; improving the level of transportation safety; ensuring almost complete decarbonization of city logistics in the main urban centers of the region.

Key words: transport and logistics cluster, economic district, prerequisites, features, promising directions, modernization, regional economy.

Постановка проблеми. Сьогодні стратегічним напрямом регіональної економіки визнано створення транспортно-логістичних кластерів, що пов'язано з динамічним розвитком транспортної логістики й формуванням єдиного європейського транспортно-логістичного простору. Особливо це

актуально в сучасних умовах розвитку економічних районів України з урахуванням їхніх специфічних особливостей (геополітичних, соціально-економічних, фінансових, транспортних, логістичних тощо).

Необхідність обґрунтування теоретико-методологічних засад і науково-методичних підходів,

удосконалення організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортно-логістичного кластера як «ядра» транспортно-логістичної системи в контексті модернізації економіки економічних районів України зумовлюють проведення подальших досліджень у цьому напрямі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

За останні десятиріччя актуалізуються питання розроблення якісно нової транспортної політики Європейського Союзу, що передусім пов'язано з його інтенсивним розширенням. Однак, як показує аналіз директивних документів і спеціальної літератури [1–6], це призвело до низки проблем, а саме: недостатнього врахування глобальних трансформацій світової економіки і негативних наслідків зміни клімату; розрізненості й неоднорідності транспортної інфраструктури; розвитку слабо інтегрованих національних сегментів у структурі транспортного ринку ЄС тощо.

З огляду на це, значну кількість наукових праць провідних вітчизняних і зарубіжних учених присвячено концептуальним засадам, науково-методичним положенням і прикладним аспектам із формування інтегрованих транспортно-логістичних систем з урахуванням європейського досвіду.

Дослідниками запропоновано напрями підвищення ефективності транспортно-логістичної діяльності [7–11]; розроблено науково-методологічні засади формування інтегрованої транспортно-логістичної системи в Україні на підставі системного підходу [12–14]; визначено індикатори інноваційного розвитку транспортної системи України [15]; запропоновано механізм фінансового забезпечення управління інноваційним розвитком транспортно-логістичної системи [16]; обґрунтовано теоретичні й науково-методичні підходи до формування транспортно-логістичних кластерів як складової транспортно-логістичної системи [17–25].

Незважаючи на широке коло наукових досліджень з вибраної теми, обґрунтування концептуальних положень щодо формування й розвитку транспортно-логістичного кластера в контексті сталого розвитку Причорноморського економічного району потребує подальшого наукового розроблення. Усе це зумовило вибір теми даного дослідження та його цільову спрямованість.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є діагностика сучасного стану, особливостей і передумов формування транспортно-логістичного кластера, а також визначення перспективних напрямів його розвитку як складової частини транспортно-логістичної системи на прикладі Причорноморського економічного району.

Виклад основного матеріалу дослідження. Причорноморський економічний район (Одеська, Миколаївська, Херсонська області) має вигідне

географічне положення на маршрутах міжнародних транспортних коридорів, значний транзитний і морегосподарський потенціал, розгалужену міжрегіональну і міжнародну транспортно-логістичну інфраструктуру та транспортні комунікації, до якої входять Одеська залізниця, морські порти, міжнародні аеропорти, перетин автомобільних доріг у різних напрямках. У районі існують відповідні передумови для організації й забезпечення міжнародних транспортно-логістичних процесів, мультимодальних перевезень та комбінування різних видів транспорту.

Як показує аналіз нормативно-правових актів, у Причорноморському економічному районі були здійснені спроби забезпечення реалізації механізму розвитку транспортного кластера. Так, у 2011 р. Одеською обласною радою було прийнято Положення «Про впровадження кластерної моделі розвитку інфраструктури Одеської області», на основі якого закріплено базову модель для створення транспортних кластерів і методичні рекомендації, а також забезпечено відповідний організаційно-технічний супровід. Для виконання даного положення було розроблено проєкт рішення про створення транспортного кластера на базі Одеського морського торгового порту, яке було прийнято Одеською облрадою 26.08.2011.

У проєкті було зазначено, що транспортний кластер (так званий «транспортний вузол») є об'єднанням економічних суб'єктів, які працюють в одній сфері та мають загальні цілі й інтереси. Це майданчик, на якому мають спільно співпрацювати порт, залізнична дорога, приватні компанії, вищі навчальні заклади, представники науки й громадськості.

Одеський транспортний кластер розглядається як група юридичних осіб, діяльність яких забезпечується функціонуванням інфраструктури Одеського морського порту і спрямована на створення умов ефективного використання можливостей суб'єктів транспортної системи регіону. За розрахунками фахівців, зростання вантажообігу Одеського порту на 1 тис т призведе до збільшення валового регіонального продукту області на 200 тис грн, а на 2,3 млн т – до підвищення загального ВРП на 1%. Однак рішення обласної ради про створення транспортного кластера на базі Одеського морського торгового порту так і не набрало чинності.

Отже, у результаті дослідження встановлено, що, незважаючи на деякі позитивні кроки з нормативно-правового регулювання створення й діяльності транспортно-логістичних кластерів, все ж таки існують проблеми недостатньо ефективного інституційного забезпечення даної структури.

На основі аналізу стратегічних документів соціально-економічного розвитку регіонів на прикладі Одеської, Миколаївської та Херсонської областей встановлено, що в них не розроблено відповідних

регіональних програм і стратегій розвитку транспортно-логістичного кластера.

Нині в Одеській, Миколаївській і Херсонській областях діють стратегії розвитку на період до 2020 р., які ґрунтуються на засадах Закону України «Про стимулювання розвитку регіонів» і Державної стратегії регіонального розвитку України до 2020 р. (табл. 1).

Узагальнюючи вищеперелічені стратегічні документи, виявлено, що у них не зазначено про формування транспортно-логістичного кластера як ключового складника регіональної транспортно-логістичної системи, а також не прописано фінансовий механізм реалізації його функціонування із залученням нетрадиційних джерел інвестування й фінансових інструментів, у тому числі за рахунок публічно-приватного партнерства. У Планах реалізації стратегій розвитку Одеської, Миколаївської та Херсонської

областей відсутні заходи зі сприяння створенню та інтенсивній діяльності транспортно-логістичного кластера.

За даними Державної служби статистики України, обсяги вантажоперевезень Одеською залізницею збільшилися за 2000–2018 рр. у 2,2 рази, а її питома вага в загальноукраїнському обсязі – на 7 в. п., або з 4,8% до 11,8% (рис. 1).

Вантажообіг Одеської залізниці зріс на 66,7%, а частка – на 11,2 в. п., або з 20,7% до 31,9% загальнодержавного вантажообігу залізничного транспорту загального користування (рис. 2).

За 2000–2018 рр. обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом у Причорноморському економічному районі зросли на 24,4% через збільшення обсягів перевезення в Миколаївській області на 56,6%, Одеській – на 16,5%, Херсонській – на 6,1%. Частка обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом у

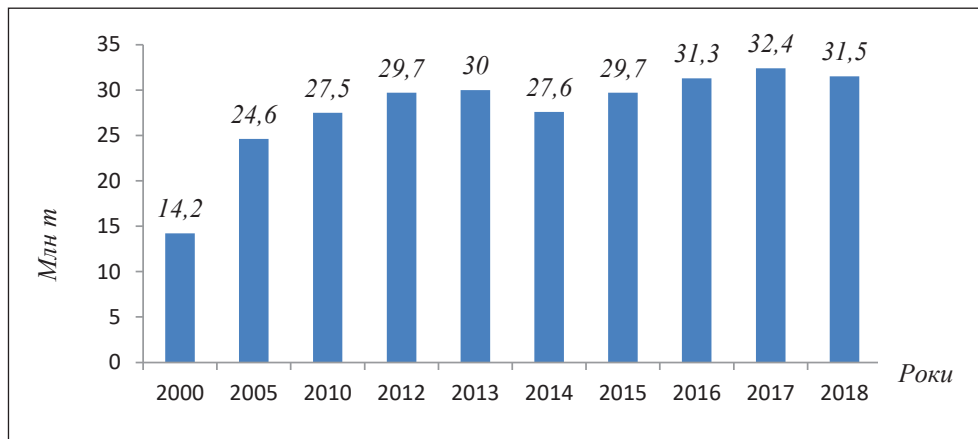


Рис. 1. Динаміка обсягів вантажоперевезень Одеською залізницею

Джерело: побудовано на основі [26, с. 49; 27, с. 46]

Таблиця 1

**Аналіз стратегій розвитку на період до 2020 р.
в частині формування транспортно-логістичного кластера**

Документ	Зміст
Стратегія економічного та соціального розвитку Одеської області до 2020 р.	<i>Стратегічна ціль</i> – розбудова та модернізація транспортної інфраструктури. <i>Операційні цілі</i> : створення сучасної мережі автомобільних доріг загального користування; модернізація та подальша розбудова портового господарства; орієнтація транспортної інфраструктури на обслуговування туристичних потоків; розвиток транзитного потенціалу; створення умов для розвитку малого бізнесу в транспортній сфері
Стратегія розвитку Миколаївської області на період до 2020 р.	<i>Стратегічна ціль</i> – стійке економічне зростання на основі інноваційного розвитку багатогалузевої економіки. <i>Операційна ціль</i> : створення нових підприємств та модернізація існуючих підприємств реального сектору економіки. <i>Завдання</i> : розвиток транзитного та логістично-транспортного потенціалу
Стратегія розвитку Херсонської області на період до 2020 р.	<i>Стратегічна ціль</i> – забезпечення місцевого економічного розвитку. <i>Операційна ціль</i> : доступні послуги, забезпечені комунікації. <i>Завдання</i> : поліпшення стану доріг та автомобільного сполучення для забезпечення потреб економіки та доступу населення до послуг; забезпечення подальшого розвитку авіаційного, водного транспорту для міжобласного та міжнародного сполучення

Джерело: складено авторами

районі майже не змінилася і становила в 2018 р. 5,5% загальнодержавного обсягу (табл. 2).

За досліджуваний період вантажообіг автомобільного транспорту в Причорноморському економічному районі зріс у 5,8 рази в результаті збільшення вантажообігу в Миколаївській і Одеській областях у 6,1 рази, Херсонській – у 4,8 рази. Частка вантажообігу автомобільного транспорту в районі зросла в загальнодержавному вантажообігу на 3,4 в. п., або з 6,1% до 9,5% (табл. 3).

Аналітична оцінка статистичних даних за 2012–2018 рр. свідчить, що загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в Ізмаїльському морському порту збільшилися на 59,5%;

Миколаївському – на 41,2%; Чорноморську – на 25,8%; Ренійському – на 25,6%; Южному – на 5,9%, а в Херсонському порту скоротилися на 19,4%, Одеському – на 11,6% (табл. 4).

Обсяги переробки експортних вантажів стивідорними компаніями в морському порту Чорноморськ за цей період зросли на 91,6%; в Ізмаїльському – на 79,8%; Миколаївському – на 61,6%; Одеському – на 16,6%; Южному – на 5,8%. У Ренійському морському порту обсяги переробки експортних вантажів знизилися на 91%, у Херсонському – на 17% (табл. 5).

За аналізований період спостерігається тенденція суттєвого збільшення обсягів переробки

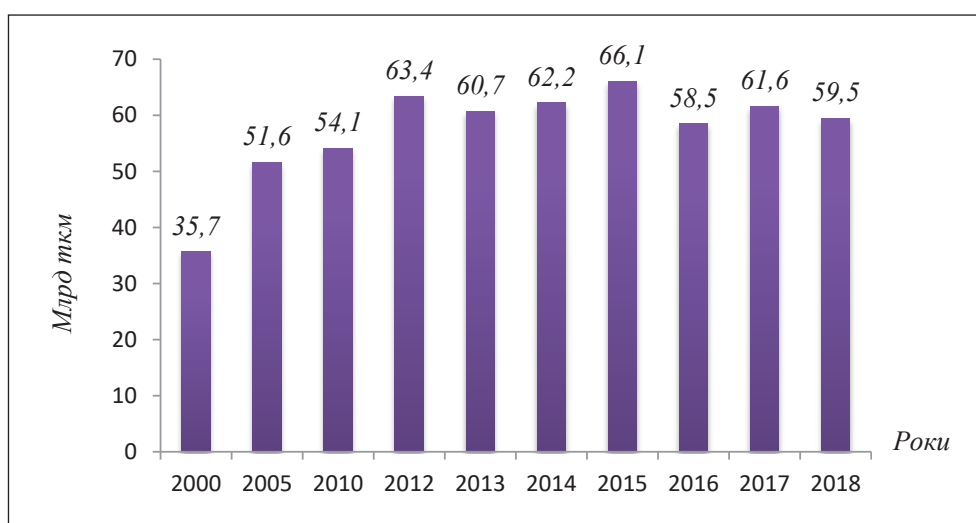


Рис. 2. Динаміка вантажообігу Одеської залізниці

Джерело: побудовано на основі [26, с. 54; 27, с. 50]

Таблиця 2

Обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом у Причорноморському економічному районі, млн т

Економічний район	Роки								
	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Причорноморський	51,7	65,2	61,8	54,4	51,8	52,6	56,7	58,0	64,3
У тому числі: Одеська область	24,9	23,0	26,3	22,7	21,0	22,2	22,6	24,1	29,0
Миколаївська область	13,6	30,8	21,9	19,5	19,4	19,5	23,0	20,5	21,3
Херсонська область	13,2	11,4	13,6	12,2	11,4	10,9	11,1	13,4	14,0

Джерело: складено за даними [27, с. 46]

Таблиця 3

Вантажообіг автомобільного транспорту в Причорноморському економічному районі, млн т/км

Економічний район	Роки							
	2000	2005	2010	2013	2015	2017	2018	
Причорноморський	1179,2	2750,9	5063,5	5411,1	5314,6	5706,9	6856,6	
У тому числі: Одеська область	623,5	1264,0	2531,0	2778,2	2776,8	2886,9	3828,8	
Миколаївська область	272,8	848,3	1393,4	1306,7	1268,7	1466,5	1656,8	
Херсонська область	282,9	638,6	1139,1	1326,2	1269,1	1353,5	1371,0	

Джерело: складено за даними [27, с. 51]

Таблиця 4

Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах Причорноморського економічного району, тис т

Морські порти	Роки						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ізмаїльський	2937,0	2762,6	3092,9	4825,2	5682,6	5097,9	4683,3
Чорноморськ	17113,3	16458,5	17613,2	17298,4	15942,0	17225,2	21535,5
Миколаївський	20679,0	20303,7	20802,8	22232,6	22424,3	23534,8	29204,8
Одеський	24542,4	23169,7	24579,2	25585,9	25250,9	24136,6	21698,4
Ренійський	1061,0	2794,9	1464,8	906,9	972,4	1124,9	1332,7
Херсонський	3816,9	3717,4	3900,9	4133,9	3712,2	3314,0	3074,7
Южний	40310,9	43424,5	47431,7	48582,1	39297,6	41897,8	42702,2

Джерело: складено за інформаційними матеріалами Адміністрації морських портів України

Таблиця 5

Обсяги переробки експортних вантажів стивідорними компаніями в морських портах Причорноморського економічного району, тис т

Морські порти	Роки						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ізмаїльський	1956,8	2020,6	1978,6	3168,2	4122,2	3234,7	3518,3
Чорноморськ	8601,3	8294,4	10901,1	10957,5	12974,5	14044,8	16477,6
Миколаївський	13632,9	13688,8	14087,5	14972,3	16629,0	16116,6	22035,7
Одеський	13542,0	13590,3	16113,2	19020,9	18999,1	17493,8	15785,8
Ренійський	299,4	1481,6	215,9	46,0	34,4	20,5	26,8
Херсонський	2345,0	1616,4	3029,4	3042,4	3069,5	2768,2	1946,5
Южний	27942,8	32144,4	36860,0	38254,5	29675,1	30630,3	29557,5

Джерело: складено за інформаційними матеріалами Адміністрації морських портів України

Таблиця 6

Обсяги переробки імпортних вантажів стивідорними компаніями в морських портах Причорноморського економічного району, тис т

Морські порти	Роки						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ізмаїльський	10,2	56,0	81,2	383,5	181,5	223,7	134,2
Чорноморськ	3555,0	3575,7	2990,5	3120,5	2218,6	2375,3	4202,4
Миколаївський	4741,4	4859,9	4400,9	4889,5	4402,2	5613,6	5948,4
Одеський	3465,0	4514,5	3274,6	2722,3	3639,2	4345,9	4503,4
Ренійський	5,6	8,6	21,3	10,4	10,7	11,0	38,5
Херсонський	433,9	393,3	204,0	319,6	220,1	253,9	447,8
Южний	2956,8	3458,9	4096,7	4930,9	4811,1	6441,7	7445,1

Джерело: складено за інформаційними матеріалами Адміністрації морських портів України

імпортних вантажів стивідорними компаніями в морських портах Причорноморського економічного району. Так, значення цього показника зросло в Ізмаїльському порту в 13,2 рази, Ренійському – у 6,9, Южному – у 2,5, Миколаївському й Одеському – в 1,3, порту Чорноморськ – в 1,2 рази (табл. 6).

Як показує аналіз статистичних даних, обсяги переробки транзитних вантажів стивідорними компаніями в Ренійському морському порту збільшилися за 2012–2018 рр. на 67,6%, Ізмаїльському – на 8,5%. Обсяги переробки транзитних вантажів значно скоротилися в морських портах: Херсонському – на 98,5%, Миколаївському – на

89,4%, Чорноморськ – на 83,7%, Южному – на 40,7% (табл. 7).

За даними Державної служби статистики України, питома вага обсягів капітальних інвестицій підприємств у сфері транспорту та складського господарства Причорноморського економічного району зменшилася за 2010–2018 рр. на 5,3 в. п., або з 16,4% до 11,1% у загальноукраїнському обсязі. При цьому слід відзначити, що найбільша частка обсягу капітальних інвестицій припадала на Одеську область (у межах 65,3–83,9%). Питома вага обсягів капітальних інвестицій підприємств у сфері транспорту та складського господарства Миколаївської області скоротилася на 17,8 в. п.,

Таблиця 7

Обсяги переробки транзитних вантажів стивідорними компаніями в морських портах Причорноморського економічного району, тис т

Морські порти	Роки						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ізмаїльський	935,3	673,3	1016,0	1232,0	1314,0	1476,2	1014,8
Чорноморськ	4946,6	4522,6	3627,4	2161,5	649,6	797,4	804,3
Миколаївський	2196,6	1398,0	1936,2	1853,7	1090,5	1220,5	232,3
Одеський	7434,5	4973,6	4896,1	3784,9	2553,9	2175,9	1301,6
Ренійський	756,0	1304,7	1227,6	850,6	937,9	1092,4	1267,4
Херсонський	190,5	186,6	127,1	55,8	17,7	2,8	–
Южний	9362,0	7794,2	6434,7	5214,8	3537,6	4788,4	5552,2

Джерело: складено за інформаційними матеріалами Адміністрації морських портів України

Таблиця 8

Капітальні інвестиції у сфері транспорту та складського господарства в Причорноморському економічному районі (у фактичних цінах, млн грн)

Економічний район	Роки					
	2010	2012	2014	2016	2017	2018
Причорноморський	4762,9	4409,4	3333,4	4586,4	5390,0	5519,8
У тому числі:						
Одеська область	3111,4	3492,2	2513,3	3592,5	3868,6	4633,0
Миколаївська область	1484,5	843,9	759,7	807,4	1339,3	740,3
Херсонська область	167,0	73,3	60,4	186,5	182,1	146,5

Джерело: складено за даними [26, с. 14; 27, с. 15]

або з 31,2% до 13,4%, а в Херсонській області – на 0,8 в. п., або з 3,5% до 2,7% (табл. 8).

Таким чином, у Причорноморському економічному районі створено належні інституційні умови для формування й розвитку транспортно-логістичного кластера як складової частини транспортно-логістичної системи.

Висновки з проведеного дослідження.

У результаті дослідження визначено перспективні напрями розвитку регіональної транспортно-логістичної системи Причорноморського економічного району. До них можна віднести такі:

формування транспортно-логістичного кластера в контексті забезпечення модернізації економіки: розроблення Стратегії комплексного розвитку транспортно-логістичного кластера; розроблення механізму фінансового забезпечення управління розвитком транспортно-логістичного кластера, суть якого полягає у застосуванні таких фінансових інструментів, як венчурне інвестування, краудінвестинг, факторинг, публічно-приватне партнерство на основі залучення приватних інвестицій, коштів кредитних установ, іноземних інвестиційних ресурсів, грантів міжнародних фінансових організацій; розроблення й реалізація регіональної кластерної моделі організації логістичної діяльності; реконструкція існуючих і створення нових об'єктів належної логістичної інфраструктури (транспортної, торговельної, сервісної тощо); створення оптимальних мульти-модальних логістичних ланцюгів, у тому числі за

рахунок розширеного використання енергоефективних видів транспорту;

організація логістичної діяльності й розвиток припортової інфраструктури в морських торгових портах: залучення приватних інвестицій у технічну модернізацію припортової інфраструктури морських портів; активізація інноваційної діяльності із застосуванням різних форм преференцій (кредитів, гарантій, податкових пільг, дотацій) для розвитку морських портів; передача портових потужностей у концесію або оренду;

запровадження інформаційних технологій для управління транспортно-логістичною системою економічного району: впровадження «фізичного» Інтернету, заснованого на Інтернеті речей; розроблення й реалізація інформаційних рішень щодо доставки «останньої милі» (тобто застосування автономних транспортних засобів для доставки вантажів); впровадження цифрових краудсорсингових платформ під час доставки продукції споживачам із використанням принципів довіри й кооперації між учасниками логістичних процесів;

трансформація регіональної транспортно-логістичної системи на засадах «зеленої» логістики: впровадження і розвиток концепції «зеленої» логістики, яка дасть змогу поєднати в єдину систему екологію й економіку задля збереження довкілля та трансформації регіональної транспортно-логістичної системи з використанням екологічно чистих технологій; залучення інвестицій в обладнання й устаткування, що пов'язані з еколо-

гічно чистими технологіями у сфері транспорту й складського господарства;

упровадження цифрової логістики як механізму розвитку транспортно-логістичної системи економічного району: розроблення й реалізація цифрових сервісів на всіх видах транспорту; застосування цифрових платформ під час організації перевезень вантажів; упровадження електронного документообігу з різними органами влади (митними, податковими тощо); застосування сучасних форм розрахунків; формування системи управління автомобільним і водним транспортом; реалізація системи супутникової навігації Galileo; розроблення й упровадження інтегрованого квитка, який припускає використання різних видів транспорту, що відповідає європейській транспортній політиці TEN-T.

Реалізація запропонованого комплексу заходів сприятиме:

зниженню витрат на організацію логістичної діяльності через автоматизацію процесів, зменшення транспортної складової у вартості послуг, скорочення часу на виконання митних процедур під час оформлення вантажів;

збільшенню обсягів вантажоперевезень, вантажообігу, переробки вантажів і контейнерів;

скороченню вартості доставки вантажів;

значному зростанню кооперації між логістичними компаніями;

підвищенню рівня задоволеності споживачів за рахунок зниження термінів доставки вантажів;

розширенню клієнтської бази;

зростанню якості наданих транспортно-логістичних послуг;

зниженню завантаженості транспортної інфраструктури в результаті оптимізації руху логістичних потоків (матеріальних, транспортних, фінансових, інформаційних);

ефективному використанню транспортної інфраструктури за допомогою інноваційних навігаційних систем;

підвищенню рівня безпеки перевезень;

забезпеченню практично повної декарбонізації міської логістики в основних міських центрах областей (Одеської, Миколаївської, Херсонської);

зміцненню конкурентних переваг економічного району й зростанню економічної спроможності територіальних громад в умовах децентралізації.

Перспектива подальших досліджень у даному напрямі полягає у розробленні кластерної моделі організації логістичної діяльності на прикладі Причорноморського економічного району з урахуванням його особливостей.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Белая книга – Транспорт. Стратегический план для единой европейской транспортной зоны: в направлении к конкурентоспособной и

ресурсоэффективной транспортной системе. Люксембург : Бюро официальных публикаций Европейского Союза, 2011. 28 с.

2. EU Transport Policy Analysis: strengths and weaknesses. URL : http://www.eutraproject.eu/uploadfiles/EU_Transport_Policy_Analysis.pdf (дата звернення: 21.05.2019).

3. Transport in the European Union. Current Trends and Issues. Mobility and Transport. European Union. April 2018. URL : <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf> (дата звернення: 27.05.2019).

4. Ярмолович Ю.Р., Ярмолович Д.Ю. Развитие возможностей транспортной системы Украины в свете Концепции развития транспорта ЕС до 2050 года. *Развитие методів управління та господарювання на транспорті*. 2015. № 1(50). С. 155–169.

5. Деркач Э.М. Основные тенденции развития транспортной политики Украины и ЕС. *Topical Issues of Science and Education*. 2017. Vol. 6. P. 7–13.

6. Развитие транспортно-логистических отраслей Европейского Союза: открытый BIM, Интернет вещей и киберфизические системы / В.П. Купряновский и др. *International Journal of Open Information Technologies*. 2018. Vol. 6. № 2. P. 54–100.

7. Перебийніс В.І., Перебийніс О.В. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування : монографія. Полтава : РВЦ ПУСКУ, 2006. 207 с.

8. Перебийніс В.І., Болдирєва Л.М., Перебийніс О.В. Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності : монографія. Полтава : Полтавський ун-т споживчої кооперації України, 2009. 201 с.

9. Борисова Л.П. Основные проблемы и перспективы развития транспортной логистики в Украине. *Економіка. Управління. Інновації*. 2013. Вип. № 2(10). С. 13–21.

10. Нестеренко Г.И., Кузьменко А.И. Совершенствование транспортного комплекса Украины на основе использования принципов логистики. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2017. № 3(233). С. 109–113.

11. Трифонова О.В., Трушкіна Н.В. Стан, проблеми та тенденції розвитку транспортної логістики в Україні. *Вісник економічної науки України*. 2019. № 1. С. 143–149.

12. Полякова О.М. Кластерний підхід до формування інтегрованої транспортно-логістичної системи. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 45. С. 239–244.

13. Трушкіна Н.В. Формування інтегрованої транспортно-логістичної системи в Україні: фінансово-правовий аспект. *Emergence of public development: financial and legal aspects: monograph*. Agenda Publishing House, Coventry, United Kingdom, 2019. P. 619–629.

14. Іванов С.В., Ляшенко В.І., Трушкіна Н.В. Особливості розвитку транспортно-логістичної системи Придніпровського економічного району. *Регіональна економіка та управління*. 2019. № 3(25). С. 22–27.

15. Іванов С.В., Харазішвілі Ю.М. Інноваційні фактори розвитку транспортної системи України. *Вісник економічної науки України*. 2017. № 2. С. 47–55.

16. Trushkina N. Financial ensuring mechanism of management innovative development of the transport-logistics system. *Organizational-economic mechanism of management innovative development of economic entities* : collective monograph / edited by M. Bezpartochnyi, in 3 Vol. / Higher School of Social and Economic. Przeworsk : WSSG, 2019. Vol. 3. P. 227–236.

17. Кислий В., Жарик Т. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні. *Економіка України*. 2010. № 12. С. 28–37.

18. Смирнов І., Шматок О. Формування транспортно-логістичних кластерів у ЄС: український контекст. *Вісник Київського національного університету імені Т.Г. Шевченка*. 2012. Вип. 60. С. 14–19.

19. Ніколаєв Ю.О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2012. Вип. 1(44). С. 345–350.

20. Попова Н.В. Кластеры как основа инновационного развития транспортно-логистической системы региона. *Бизнес Информ*. 2013. № 8. С. 63–67.

21. Альошинський Є.С., Білан К.В. Розробка пропозицій щодо створення транспортно-логістичного кластера Харківської області. *Восточноєвропейський журнал передових технологій*. 2013. № 3(3). С. 29–33.

22. Кластери в економіці України : монографія / за наук. ред. М.П. Войнаренка. Хмельницький : ХНУ, 2014. 1085 с.

23. Гриценко С.І. Формування парадигми соціально-економічного розвитку в контексті транспортно-логістичних кластерів. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія «Економічні науки»*. 2018. № 3. Т. 3. С. 178–182.

24. Іванов С.В. Транспортно-логістичні кластери в контексті розвитку транспортної системи України та окремо взятого економічного району. *Економічний вісник Донбасу*. 2018. № 1(51). С. 15–22.

25. Іванов С.В., Трушкіна Н.В., Ринкевич Н.С. Проблеми формування інституційного середовища розвитку логістичних кластерів в економічних районах України. *Антикризове управління економічним розвитком регіонів* : колективна монографія / за ред. Н.С. Іванової ; Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського. Кривий Ріг : Видавець Р.А. Козлов, 2019. С. 30–41.

26. Транспорт і зв'язок України за 2017 рік : статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2018. 168 с.

27. Транспорт і зв'язок України за 2018 рік : статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 154 с.

REFERENCES:

1. *Belaya kniga – Transport. Strategicheskii plan dlya edinoi evropeyskoy transportnoy zony: v napravlenii k konkurentosposobnoy i resursoeffektivnoy transportnoy sisteme* [White paper – Transport. Strategic plan for a single European transport zone: towards a competitive and resource-efficient transport system] (2011). Luxembourg: Bureau of Official Publications of the European Union. (in Russian)

2. EU Transport Policy Analysis: strengths and weaknesses. Available at: http://www.eutraproject.eu/uploadfiles/EU_Transport_Policy_Analysis.pdf (accessed 21 May 2019).

3. Transport in the European Union. Current Trends and Issues. Mobility and Transport. European Union. April 2018. Available at: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf> (accessed 27 May 2019).

4. Yarmolovich Yu. R., Yarmolovich D. Yu. (2015) Razvitie vozmozhnostey transportnoy sistemy Ukrainy v svete Kontseptsii razvitiya transporta ES do 2050 goda [Development of the capabilities of the transport system of Ukraine in the light of the EU Transport Development Concept until 2050]. *Development of methods of management in transport*, no. 1 (50), pp. 155-169.

5. Derkach E. M. (2017) Osnovnye tendentsii razvitiya transportnoy politiki Ukrainy i ES [The main trends in the development of transport policy of Ukraine and the EU]. *Topical Issues of Science and Education*, vol. 6, pp. 7-13. (in Russian)

6. Kupryanovskiy V. P., Alen'kov V. V., Stepanenko A. V., Pokusaev O. N., Kattsyn D. V., Akimov A. V., Utkin N. A., Volokitin Yu. I., Namiot D. E., Shakhraman'yan M. A., Vlasova I. M. (2018) Razvitie transportno-logisticheskikh otrasley Evropeyskogo Soyuza: otkrytyy BIM, Internet Veshchey i kiberfizicheskie sistemy [Development of transport and logistics sectors of the European Union: open BIM, Internet of Things and cyberphysical systems]. *International Journal of Open Information Technologies*, vol. 6, no 2, pp. 54-100.

7. Perebyjnis V. I., Perebyjnis O. V. (2006) *Transportno-loghistrychni systemy pidpryjemstv: formuvannja ta funkcionuvannja* [Transport and logistics systems of enterprises: formation and functioning]. Poltava: RVC PUSKU. (in Ukrainian)

8. Perebyjnis V. I., Boldyrjeva L. M., Perebyjnis O. V. (2009) Transportnyj menedzhment i transportnyj marketing vyrobnycho-komercijnoji dijalnosti [Transport management and transport marketing of production and commercial activity]. Poltava: Poltava University of Consumer Cooperation of Ukraine. (in Ukrainian)

9. Borisova L. P. (2013) Osnovnye problemy i perspektivy razvitiya transportnoy logistiki v Ukraine [The main problems and prospects for the development of transport logistics in Ukraine]. *Economy. Management. Innovation*, no. 2(10), pp. 13-21.

10. Nesterenko G. I., Kuzmenko A. I. (2017) Sovershenstvovanie transportnogo kompleksa Ukrainy na osnove ispol'zovaniya printsipov logistiki [Improving the transport complex of Ukraine based on the use of logistics principles]. *Bulletin of the Volodymyr Dahl East Ukrainian National University*, no. 3(233), pp. 109-113.

11. Tryfonova O. V., Trushkina N. V. (2019) Stan, problemy ta tendenciji rozvytku transportnoji loghistryky v Ukraini [State, problems and tendencies of development of transport logistics in Ukraine]. *Bulletin of economic science of Ukraine*, no. 1, pp. 143-149.

12. Poljakova O. M. (2014) Klasternyj pidkhid do formuvannja integrovanoji transportno-loghistrychnoji systemy [Cluster approach to the formation of an integrated transport and logistics system]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*, no. 45, pp. 239-244.

13. Trushkina N. V. (2019) Formuvannja integrovanoji transportno-loghistychnoji systemy v Ukrajinі: finansovo-pravovyj aspekt [Formation of integrated transport and logistics system in Ukraine: financial and legal aspect]. *Emergence of public development: financial and legal aspects*. Agenda Publishing House, Coventry, United Kingdom, pp. 619-629.

14. Ivanov S. V., Ljashenko V. I., Trushkina N. V. (2019) Osoblyvosti rozvytku transportno-loghistychnoji systemy Prydniprovskogo ekonomichnogo rajonu [Features of development of transport-logistical system of the Prydniprovsky economic region]. *Regional Economics and Management*, no. 3(25), pp. 22-27.

15. Ivanov S. V., Kharazishvili Ju. M. (2017) Innovacijni faktory rozvytku transportnoji systemy Ukrajinjy [Innovative factors of development of the transport system of Ukraine]. *Bulletin of economic science of Ukraine*, no. 2, pp. 47-55.

16. Trushkina N. (2019) Financial ensuring mechanism of management innovative development of the transport-logistics system. *Organizational-economic mechanism of management innovative development of economic entities*. in 3 Vol. Przeworsk: WSSG, vol. 3, pp. 227-236.

17. Kyslyj V., Zharyk T. (2010) Rozvytok transportno-loghistychnykh klasteriv v Ukrajinі [Development of transport and logistics clusters in Ukraine]. *Economy of Ukraine*, no. 12, pp. 28-37.

18. Smyrnov I., Shmatok O. (2012) Formuvannja transportno-loghistychnykh klasteriv u JeS: ukrajinskyj kontekst [Formation of transport and logistics clusters in the EU: Ukrainian context]. *Bulletin of the Kiev National University Shevchenko*, vol. 60, pp. 14-19.

19. Nikolajev Ju. O. (2012) Struktura transportno-loghistychnogo klastera ta proces jogyho formuvannja [Structure of transport and logistics cluster and its formation process]. *Bulletin of socio-economic research*, vol. 1 (44), pp. 345-350.

20. Popova N. V. (2013) Klasteri kak osnova innovatsionnogo razvitiya transportno-logisticheskoy

sistemy regiona [Clusters as the basis for the innovative development of the transport and logistics system of the region]. *Business Inform*, no 8, pp. 63-67.

21. Aljoshynskyj Je. S., Bilan K. V. (2013) Rozrobka propozycij shhodo stvorennya transportno-loghistychnogo klastera Kharkivskoj oblasti [Development of proposals for creation of transport and logistics cluster of Kharkiv region]. *East European Journal of Advanced Technology*, no. 3(3), pp. 29-33.

22. Vojnarenko M. P. (2014) *Klasteri v ekonomici Ukrajinjy* [Clusters in the economy of Ukraine]. Khmel-nitsky: KhNU, FOP Melnyk A.A. (in Ukrainian)

23. Ghrycenko S. I. (2018) Formuvannja paradyghmy socialjno-ekonomichnogo rozvytku v konteksti transportno-loghistychnykh klasteriv [Formation of the paradigm of socio-economic development in the context of transport and logistics clusters]. *Bulletin of Khmel-nitsky National University. Economic sciences*, no. 3, vol. 3, pp. 178-182.

24. Ivanov S. V. (2018) Transportno-loghistychni klasteri v konteksti rozvytku transportnoji systemy Ukrajinjy ta okremo vzjatogho ekonomichnogo rajonu [Transport and logistics clusters in the context of the development of the transport system of Ukraine and a separate economic area]. *Economic Herald of the Donbas*, no. 1(51), pp. 15-22.

25. Ivanov S. V., Trushkina N. V., Rynkevich N. S. (2019) Problemy formuvannja instyucijnogho seredovyshha rozvytku loghistychnykh klasteriv v ekonomichnykh rajonakh Ukrajinjy [Problems of formation of institutional environment for development of logistic clusters in economic regions of Ukraine]. *Crisis management of regional economic development*. Krivoy Rog: Publisher R.A. Kozlov, pp. 30-41. (in Ukrainian)

26. *Transport i зв'язok Ukrajinjy za 2017 rik* [Transport and Communication of Ukraine for 2017] (2018). Kyiv: State Statistics Service of Ukraine. (in Ukrainian)

27. *Transport i зв'язok Ukrajinjy za 2018 rik* [Transport and Communication of Ukraine for 2017] (2019). Kyiv: State Statistics Service of Ukraine. (in Ukrainian)