

РОЗДІЛ V

ПІДПРИЄМНИЦТВО, ОБЛІКОВА ПОЛІТИКА ТА УПРАВЛІННЯ ВЕЛИКИМИ, СЕРЕДНІМИ ТА МАЛИМИ БІЗНЕСОВИМИ СТРУКТУРАМИ

5.1 Транспортно-логістичний кластер як елемент регіональної інноваційної інфраструктури Придніпровського економічного району¹

Одним з ключових пріоритетних завдань «Стратегії національної безпеки України», введеної в дію Указом Президента України від 14.09.2020 р. № 392/2020, визнано модернізацію транспортної інфраструктури (дороги, залізниці, трубопроводи, аеропорти, морські і річкові порти тощо). Це відповідає Угоді про асоціацію між Україною та ЄС, у якій йдеться про розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проектів щодо різних видів транспорту.

З огляду на це, стратегічним напрямом розвитку транспортно-логістичних систем в економічних районах України є підвищення якості й доступності транспортно-логістичних послуг з урахуванням внутрішніх та міжрегіональних зв'язків. Для цього необхідно створити транспортно-логістичний кластер (ТЛК) як елемент інноваційної інфраструктури в контексті збалансованого регіонального сталого розвитку України. Розглянемо це на прикладі Придніпровського економічного району.

Результати проведених досліджень^{2,3,4} свідчать, що в Придніпровському економічному районі існує значний транзитний і логістичний потенціал для розвитку регіональної транспортно-логістичної системи. Район має вигідне економіко-географічне положення та розгалужену міжрегіональну транспортну інфраструктуру і транспортні комунікації, до якої входять Придніпровська залізниця, Бердянський морський порт, річкові порти, міжнародні аеропорти, перетин автомобільних доріг у різних напрямках.

Однак, аналіз інформаційно-аналітичних матеріалів Державної служби статистики України та Головних управлінь статистики у Дніпропетровській,

¹ Дослідження виконано в рамках наукової роботи «Концепція інституційного забезпечення формування інноваційної екосистеми в економічних районах (на прикладі Придніпровського економічного району)» (I кв. 2020 р. – IV кв. 2020 р.).

² 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.

³ Іванов С.В., Ляшенко В.І., Шамілева Л.Л., Трушкіна Н.В. Тенденції розвитку транспортно-логістичної системи Придніпровського економічного району. *Вісник економічної науки України*. 2019. № 2(37). С. 143-150. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2019.2\(37\).143-150](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2019.2(37).143-150).

⁴ Ivanov S., Dzwigol H., Trushkina N. Proposals for the Formation of a Transport and Logistics Cluster as an Institution of Regional Development (on the Example of Donetsk Economic Region). *Economic Herald of the Donbas*. 2019. No. 4(58). P. 51-60. [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4\(58\)-51-60](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4(58)-51-60).

Запорізькій і Кіровоградській областях за 2010-2019 рр. показує, що в районі спостерігається тенденція недостатньо ефективного розвитку транспортно-логістичної системи. Так, за даними Державної служби статистики України, загальний обсяг транзитних вантажопотоків в Україні скоротився на 2010-2014 рр. на 33,1% через зниження обсягів залізничним транспортом на 34%, водним – на 78,2%, авіаційним – на 25%. З 2015 року значення цього показника продовжувало зменшуватися. За 2010-2019 рр. загальний обсяг транзитних вантажоперевезень знизився на 61,9% унаслідок зменшення обсягів залізничним транспортом на 54,3%, водним – на 90,8%, авіаційним – на 68,8%. Обсяги транзитних вантажоперевезень автомобільним транспортом, навпаки, зросли в 2019 р. порівняно з 2010 р. на 95,7% (табл. 1).

Таблиця 1 – Динаміка транзитних вантажопотоків в Україні, тис. т

| Роки | Всього | У тому числі за видами транспорту | | | |
|------|----------|-----------------------------------|-------------|--------|------------|
| | | автомобільний | залізничний | водний | авіаційний |
| 2010 | 152353,8 | 4649,1 | 44511,8 | 3660,4 | 1,6 |
| 2011 | 151243,0 | 5011,2 | 48669,5 | 3912,1 | 2,8 |
| 2012 | 124893,9 | 4850,0 | 40940,1 | 1645,3 | 3,0 |
| 2013 | 120126,6 | 5585,0 | 32983,0 | 1521,5 | 0,8 |
| 2014 | 101993,4 | 5863,9 | 29398,3 | 797,3 | 1,2 |
| 2015 | 91100,5 | 6402,2 | 27305,1 | 671,2 | 1,0 |
| 2016 | 81371,0 | 6989,9 | 25361,0 | 564,9 | 0,9 |
| 2017 | 72680,6 | 7631,6 | 23555,3 | 475,6 | 0,7 |
| 2018 | 64918,3 | 8332,2 | 21878,2 | 400,4 | 0,6 |
| 2019 | 57985,0 | 9097,1 | 20320,4 | 337,0 | 0,5 |

Примітка: дані, які наведено за 2015-2019 рр., є прогнозними; їх розраховано за допомогою авторегресійної моделі

Складено й розраховано за даними¹

При цьому варто зазначити, що статистичні дані про транзитні вантажопотоки у регіонах України відсутні. В аналітичних матеріалах наведено лише інформацію про переробку вантажів у морських і річкових портах у регіонах. Так, обсяги транзитних вантажів у річкових портах Дніпропетровської області скоротилися за 2010-2013 рр. на 41,7%, або з 1,2 до 0,7 тис. т. Починаючи з 2014 р. переробку транзитних вантажів у річкових портах регіону зовсім припинено. Обсяги транзитних вантажів у морських портах Запорізької області знизилися за 2010-2019 рр. на 94,6%, або з 115,6 до 6,2 тис. т².

За даними Адміністрації морських портів України, загальний обсяг переробки вантажів стивідорними компаніями в Бердянському морському порту зменшився за 2012-2019 рр. на 18,3%. Це відбувається унаслідок скорочення обсягів переробки експортних вантажів – на 13,7%, імпортних – на 61,1%, внутрішнього сполучення – на 94,1%. За 2012-2014 рр. обсяг

¹ Експорт, імпорт і транзит вантажів в Україні за 2010-2014 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

² Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України за 2010-2014 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

переробки транзитних вантажів знизився на 79,4%. А з 2015 р. переробка цих вантажів вже не здійснювалася у зв'язку з воєнними подіями. Частка обсягів переробки вантажів у Бердянському морському порту становила у 2019 р. лише 1,3% загальноукраїнського обсягу (у 2012 р. – 1,7%) (табл. 2).

Таблиця 2 – Динаміка обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями в Бердянському морському порту, тис. т

| Роки | Загальний обсяг | У тому числі за видами вантажів | | | |
|------|-----------------|---------------------------------|----------|----------------------|-----------|
| | | експортні | імпортні | внутрішнє сполучення | транзитні |
| 2012 | 2538,2 | 2358,1 | 99,3 | 8,5 | 72,3 |
| 2013 | 2163,5 | 1997,6 | 120,5 | 22,3 | 23,1 |
| 2014 | 3197,1 | 2342,3 | 17,8 | 822,1 | 14,9 |
| 2015 | 4450,8 | 2755,4 | 3,3 | 1692,1 | - |
| 2016 | 3800,7 | 2806,6 | - | 994,1 | - |
| 2017 | 2397,8 | 2164,2 | - | 233,6 | - |
| 2018 | 1812,6 | 1782,9 | 17,3 | 12,4 | - |
| 2019 | 2074,2 | 2035,1 | 38,6 | 0,5 | - |

Складено за даними¹

Обсяги експорту товарів Придніпровського економічного району збільшилися за 2010-2019 рр. на 1,1% через зростання обсягів із Кіровоградської області на 109,9%. Обсяги експортних поставок товарів із Дніпропетровської області зменшилися на 1,4%, із Запорізької – на 4% (табл. 3).

Таблиця 3 – Динаміка обсягів експорту товарів із Придніпровського економічного району, млн дол. США

| Роки | Придніпровський економічний район | У тому числі | | |
|------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------|------------------------|
| | | Дніпропетровська область | Запорізька область | Кіровоградська область |
| 2010 | 11568,7 | 8021,9 | 3210,0 | 336,8 |
| 2011 | 14957,8 | 10363,2 | 4151,2 | 443,4 |
| 2012 | 14765,1 | 10129,7 | 4004,8 | 630,6 |
| 2013 | 14331,1 | 9795,3 | 3678,5 | 857,3 |
| 2014 | 13314,8 | 8763,9 | 3730,2 | 820,7 |
| 2015 | 9736,5 | 6398,9 | 2931,0 | 406,6 |
| 2016 | 8585,3 | 5864,8 | 2292,8 | 427,7 |
| 2017 | 10449,3 | 7052,8 | 2980,9 | 415,6 |
| 2018 | 11621,6 | 7722,6 | 3377,2 | 521,8 |
| 2019 | 11694,8 | 7907,2 | 3080,6 | 707,0 |

Складено за даними²

За досліджуваний період обсяги імпортних поставок товарів у

¹ Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах за 2012-2019 роки / Офіційний сайт Адміністрації морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>.

² Обсяги експорту-імпорту товарів за 2010-2019 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Придніпровський економічний район зросли на 5,2% у результаті збільшення обсягів у Дніпропетровську область – на 2,5%, Запорізьку – на 12,2%, Кіровоградську – на 33,4% (табл. 4).

Таблиця 4 – Динаміка обсягів імпорту товарів у Придніпровський економічний район, млн дол. США

| Роки | Придніпровський економічний район | У тому числі | | |
|------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------|------------------------|
| | | Дніпропетровська область | Запорізька область | Кіровоградська область |
| 2010 | 6938,2 | 5387,7 | 1363,0 | 187,5 |
| 2011 | 9215,1 | 6717,2 | 2271,0 | 226,9 |
| 2012 | 8836,6 | 6538,3 | 2013,4 | 284,9 |
| 2013 | 7349,0 | 5346,5 | 1759,9 | 242,6 |
| 2014 | 6418,3 | 4634,2 | 1582,4 | 201,7 |
| 2015 | 4416,2 | 3225,3 | 1085,5 | 105,4 |
| 2016 | 4626,0 | 3443,6 | 998,4 | 184,0 |
| 2017 | 6173,9 | 4609,6 | 1328,2 | 236,1 |
| 2018 | 7290,8 | 5264,9 | 1762,8 | 263,1 |
| 2019 | 7302,1 | 5522,2 | 1529,8 | 250,1 |

Складено за даними¹

При цьому спостерігається позитивне сальдо експортно-імпортних операцій – експорт перевищує імпорт товарів у 1,6 рази. Однак його значення скоротилося за 2010-2019 рр. на 5,1%, або з 4630,5 до 4392,7 млн дол. США.

За аналізований період обсяги перевезення вантажів залізничним транспортом в економічному районі скоротилися на 7,8% у результаті зниження обсягів у Дніпропетровській області на 8,7%, Запорізькій – на 4,6%, Кіровоградській – на 2,1% (табл. 5).

Таблиця 5 – Обсяги перевезених вантажів залізничним транспортом у Придніпровському економічному районі, тис. т

| Роки | Придніпровський економічний район | у тому числі | | |
|------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------|------------------------|
| | | Дніпропетровська область | Запорізька область | Кіровоградська область |
| 2010 | 110775,1 | 90836,0 | 13548,2 | 6390,9 |
| 2011 | 117462,8 | 94215,0 | 15375,4 | 7872,4 |
| 2012 | 116734,0 | 93723,0 | 15190,1 | 7820,9 |
| 2013 | 119209,3 | 96774,0 | 14729,3 | 7706,0 |
| 2014 | 114234,9 | 93261,0 | 14605,1 | 6368,8 |
| 2015 | 111419,6 | 90533,0 | 14340,4 | 6546,2 |
| 2016 | 107540,4 | 85848,0 | 13995,4 | 7697,0 |
| 2017 | 105424,1 | 83951,0 | 13650,4 | 7822,7 |
| 2018 | 103876,2 | 83481,0 | 13258,3 | 7136,9 |
| 2019 | 102124,9 | 82941,0 | 12930,3 | 6253,6 |

Складено за даними²

¹ Обсяги експорту-імпорту товарів за 2010-2019 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

² Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2010-2019 роки / Офіційні сайти Головних управлінь статистики у Дніпропетровській, Запорізькій і Кіровоградській областях.

Обсяги перевезення вантажів автомобільним транспортом у Придніпровському економічному районі зменшилися на 10,3% унаслідок скорочення обсягів у Дніпропетровській області на 6,3% і Запорізькій – на 52,6%. У Кіровоградській області, навпаки, спостерігається тенденція зростання обсягів автоперевезень вантажів на 37% (табл. 6).

Таблиця 6 – Обсяги перевезених вантажів автомобільним транспортом у Придніпровському економічному районі, тис. т

| Роки | Придніпровський економічний район | у тому числі | | |
|------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------|------------------------|
| | | Дніпропетровська область | Запорізька область | Кіровоградська область |
| 2010 | 452196,2 | 359200,7 | 64914,5 | 28081,0 |
| 2011 | 451087,1 | 355940,2 | 61838,2 | 33308,7 |
| 2012 | 427221,4 | 345104,2 | 51403,4 | 30713,8 |
| 2013 | 445391,9 | 376121,6 | 35073,5 | 34196,8 |
| 2014 | 438834,3 | 361676,5 | 31427,4 | 45730,4 |
| 2015 | 372689,6 | 300356,8 | 28497,8 | 43835,0 |
| 2016 | 352062,8 | 284162,5 | 29050,4 | 38849,9 |
| 2017 | 404312,4 | 328113,2 | 30396,5 | 45802,7 |
| 2018 | 404321,0 | 324364,0 | 30715,2 | 49241,8 |
| 2019 | 405815,6 | 336593,8 | 30742,5 | 38479,3 |

Складено за даними¹

Обсяги перевезення вантажів водним транспортом (як правило, річковим) в обстеженому районі скоротилися у 2019 р. порівняно з 2010 р. на 45,8%. Це пов'язано із зниженням обсягів вантажоперевезень у Дніпропетровській області на 45,1% і Запорізькій – на 47% (табл. 7).

Таблиця 7 – Обсяги перевезених вантажів водним транспортом у районі, тис. т

| Роки | Загальний обсяг вантажоперевезень | у тому числі | |
|------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------|
| | | Дніпропетровська область | Запорізька область |
| 2010 | 1065,7 | 650,3 | 415,4 |
| 2011 | 1242,4 | 617,6 | 624,8 |
| 2012 | 1097,5 | 597,9 | 499,6 |
| 2013 | 936,5 | 517,2 | 419,3 |
| 2014 | 836,6 | 256,3 | 580,3 |
| 2015 | 819,6 | 419,7 | 399,9 |
| 2016 | 877,3 | 532,8 | 344,5 |
| 2017 | 763,1 | 466,4 | 296,7 |
| 2018 | 663,8 | 408,2 | 255,6 |
| 2019 | 577,5 | 357,3 | 220,2 |

Складено за даними¹

За досліджуваний період обсяги авіаперевезень вантажів у

¹ Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2010-2019 роки / Офіційні сайти Головних управлінь статистики у Дніпропетровській, Запорізькій і Кіровоградській областях.

Придніпровському економічному районі зменшилися на 54,4%. Це відбулося у результаті суттєвого скорочення обсягів у Кіровоградській області на 75% і Дніпропетровській – на 30% (табл. 8).

Таблиця 8 – Обсяги перевезених вантажів авіаційним транспортом в економічному районі, тис. т

| Роки | Придніпровський економічний район | у тому числі | | |
|------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------|------------------------|
| | | Дніпропетровська область | Запорізька область | Кіровоградська область |
| 2010 | 10,3 | 3,0 | 0,5 | 6,8 |
| 2011 | 7,0 | 2,0 | 0,5 | 4,5 |
| 2012 | 4,4 | 0,8 | 0,6 | 3,0 |
| 2013 | 5,8 | 2,0 | 0,5 | 3,3 |
| 2014 | 5,1 | 0,4 | 0,4 | 4,3 |
| 2015 | 6,0 | 1,2 | 0,5 | 4,3 |
| 2016 | 7,8 | 2,7 | 0,6 | 4,5 |
| 2017 | 5,5 | 2,5 | 0,8 | 2,2 |
| 2018 | 5,2 | 2,3 | 0,8 | 2,1 |
| 2019 | 4,7 | 2,1 | 0,9 | 1,7 |

Складено за даними¹.

Як показує аналіз, загальний вантажообіг Придніпровського економічного району (крім Кіровоградської області, оскільки у статистичних бюлетенях відсутні дані про вантажообіг) знизився на 23,5% через скорочення вантажообігу залізничного транспорту на 27,6%, водного – на 39,8%, авіаційного – на 73,1%. Вантажообіг автомобільного транспорту зріс у 2019 р. порівняно з 2010 р. на 41% (табл. 9).

Таблиця 9 – Вантажообіг за видами транспорту, млн ткм

| Роки | Всього | У тому числі за видами транспорту | | | |
|------|---------|-----------------------------------|-------------|--------|------------|
| | | автомобільний | залізничний | водний | авіаційний |
| 2010 | 44088,5 | 2795,4 | 41178,5 | 90,5 | 17,5 |
| 2011 | 48708,9 | 2715,4 | 45899,2 | 76,1 | 13,1 |
| 2012 | 44775,1 | 2771,3 | 41895,2 | 103,5 | 5,1 |
| 2013 | 42871,6 | 2792,6 | 39975,3 | 96,9 | 6,8 |
| 2014 | 38294,9 | 2996,5 | 35255,5 | 40,8 | 2,1 |
| 2015 | 33405,8 | 3000,6 | 30344,4 | 55,9 | 4,9 |
| 2016 | 35785,4 | 3458,4 | 32259 | 62,7 | 8,2 |
| 2017 | 35915,4 | 3958,1 | 31878,5 | 72,8 | 5,8 |
| 2018 | 34544,8 | 3767,1 | 30711,4 | 60,1 | 6 |
| 2019 | 33716,9 | 3942,5 | 29815,1 | 54,5 | 4,7 |

Складено за даними².

За 2010-2019 рр. обсяги прямих інвестицій у сфері транспорту й

¹ Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2010-2019 роки / Офіційні сайти Головних управлінь статистики у Дніпропетровській, Запорізькій і Кіровоградській областях.

² Вантажообіг за видами транспорту за 2010-2019 роки / Офіційні сайти Головних управлінь статистики у Дніпропетровській і Запорізькій областях.

складського господарства Придніпровського економічного району знизилися на 32,9%. Це обумовлено скороченням обсягів прямих інвестицій у цьому виді економічної діяльності Запорізької області на 88,7% і Дніпропетровської – на 21,4% (табл. 10).

Таблиця 10 – Динаміка обсягів прямих інвестицій у сфері транспорту й складського господарства Придніпровського економічного району, *тис. дол. США*

| Роки | Загальний обсяг прямих інвестицій | у тому числі у: | | |
|------|-----------------------------------|---------------------------|---------------------|-------------------------|
| | | Дніпропетровській області | Запорізькій області | Кіровоградській області |
| 2010 | 91216,1 | 71249,6 | 16171,2 | 3795,3 |
| 2011 | 115402,9 | 94447,2 | 17199,6 | 3756,1 |
| 2012 | 97211,3 | 85608,8 | 3694,2 | 7908,3 |
| 2013 | 115237,7 | 107065,2 | 3920,8 | 4251,7 |
| 2014 | 90566,3 | 83911,9 | 2949,6 | 3704,8 |
| 2015 | 71296,9 | 66142,0 | 1672,8 | 3482,1 |
| 2016 | 69917,5 | 63822,6 | 2660,9 | 3434,0 |
| 2017 | 57890,6 | 52007,4 | 2591,8 | 3291,4 |
| 2018 | 61441,5 | 55035,3 | 1750,5 | 4655,7 |
| 2019 | 61223,0 | 56017,8 | 1829,2 | 3376,0 |

Складено за даними¹.

Частка капітальних інвестицій у сфері транспорту економічного району зросла у 2019 р. порівняно з 2010 р. на 3,5 відсоткових пункти, або з 0,7% до 4,2% загальноукраїнського обсягу капітальних інвестицій у сфері транспорту й складського господарства (табл. 11).

Таблиця 11 – Динаміка обсягів капітальних інвестицій у сфері транспорту Придніпровського економічного району, *тис. грн*

| Роки | Загальний обсяг | у тому числі у: | | |
|------|-----------------|---------------------------|---------------------|-------------------------|
| | | Дніпропетровській області | Запорізькій області | Кіровоградській області |
| 2010 | 161689 | 95278 | 25553 | 40858 |
| 2011 | 240907 | 150017 | 20317 | 70573 |
| 2012 | 183268 | 136052 | 15703 | 31513 |
| 2013 | 285241 | 212587 | 22817 | 49837 |
| 2014 | 182323 | 122202 | 13998 | 46123 |
| 2015 | 332975 | 198984 | 53984 | 80007 |
| 2016 | 589165 | 372273 | 61477 | 155415 |
| 2017 | 1289391 | 902509 | 113215 | 273667 |
| 2018 | 2098340 | 1524231 | 357685 | 216424 |
| 2019 | 2159623 | 1527762 | 523150 | 108711 |

Складено за даними².

¹ Прямі інвестиції за видами економічної діяльності за 2010-2019 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

² Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності за 2010-2019 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Доведено^{1, 2, 3, 4, 5}, що ефективний розвиток регіональної транспортно-логістичної системи економічного району стримується множиною бар'єрів, які можна умовно розподілити за 9 групами:

політичні: нестабільна політична ситуація в країні;

інституційні: недосконала законодавча та нормативно-правова база; відсутність регіональної програми і стратегії розвитку транспортно-логістичного кластеру;

екологічні: недостатнє застосування концепції «зеленої» логістики у транспортній сфері;

інформаційні: недостатнє використання інформаційно-комунікаційних технологій та інструментів цифрової логістики;

інвестиційно-фінансові: недостатній обсяг фінансування транспортної галузі; неефективна реалізація механізму публічно-приватного партнерства; обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти логістичної інфраструктури;

тарифні: високий рівень тарифів і витрат на організацію логістичної діяльності;

інфраструктурні: значні порушення існуючих об'єктів логістичної інфраструктури; обмежені інфраструктурні можливості;

митні: значний час на документообіг і термін проходження митних процедур;

логістичні: недостатньо ефективна організація логістичної діяльності; незлагоджена робота Укрзалізниці та її регіональних філій; зниження рівня обслуговування та якості транспортно-логістичних послуг; зменшення обсягів вантажоперевезень різними видами транспорту; складність і непередбачуваність у тарифах і термінах доставки.

¹ Трушкіна Н.В. Імплементация правовых засад розвитку транспортно-логістичної системи України до норм міжнародного права. *Economic and Legal Foundations of the Public Transformations in Conditions of Financial Globalization*: monograph / Edited by Yu. Pasichnyk. Yunona Publishing, New York, USA, 2018. P. 370-376.

² Трушкіна Н.В. Формування інтегрованої транспортно-логістичної системи в Україні: фінансово-правовий аспект. *Emergence of public development: financial and legal aspects*: monograph / Yu. Pasichnyk and etc. Agenda Publishing House, Coventry, United Kingdom, 2019. P. 619-629.

³ Іванов С.В., Ляшенко В.І., Трушкіна Н.В. Передумови формування та перспективи розвитку транспортно-логістичного кластера в Причорноморському економічному районі. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 46. Ч. 2. С. 16-24. <https://doi.org/10.32843/bses.46-2>.

⁴ Trushkina N.V., Rynkevych N.S. Proposals for the creation of the appropriate institutional conditions of the formation and development of logistic clusters in the economic regions of Ukraine. *Економічні інновації: зб. наук. праць*. Т. 21. Вип. 3(72). Одеса: Ін-т проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2019. С. 138-149. [https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.3\(72\).138-149](https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.3(72).138-149).

⁵ Іванов С.В., Ляшенко В.І., Трушкіна Н.В. Транспортно-логістичний кластер як «ядро» оновленої регіональної транспортної системи Придніпровського економічного району. *Вісник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка*. Серія: Економічні науки. 2020. Вип. 15. С. 360-367.

Отже, як видно з аналізу, в економічному районі в першу чергу розвивається наземний вид транспорту (залізничний і автомобільний). Ситуація в авіаційному та водному транспорті щороку погіршується й потребує значної уваги з боку регіональних і місцевих органів влади, підприємств транспортно-логістичного комплексу, приватних інвесторів задля спільних зусиль з антикризового управління транспортною системою.

На сьогоднішній час у Дніпропетровській, Запорізькій і Кіровоградській, областях розроблено й затверджено Стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки (табл. 12).

Таблиця 12 – Аналіз стратегій регіонального розвитку на період до 2027 року в частині створення транспортно-логістичних кластерів

| Складова | Дніпропетровська область | Запорізька область | Кіровоградська область |
|------------------|---|---|---|
| Стратегічна ціль | Забезпечення якісних умов життя. Інноваційний розвиток регіону на основі смарт-спеціалізації | Конкурентоспроможна економіка регіону (яка розвивається на засадах смарт-спеціалізації) у національному та глобальному просторі | Конкурентоспроможна інноваційно-спрямована економіка, яка розвивається на засадах смарт-спеціалізації |
| Операційна ціль | Розвиток інфраструктури регіону, благоустрій територій. Створення транспортного кластеру | Модернізація транспортно-логістичної інфраструктури в умовах зовнішніх викликів | Створення сприятливого клімату для залучення інвестицій |

Складено авторами.

У Стратегії розвитку Дніпропетровської області на період до 2027 року передбачено створення транспортного кластеру, що сприятиме організації транспортно-логістичного хабу з розвитком інфраструктури всіх видів транспорту – автомобільного, залізничного, водного, авіаційного.

У Стратегії регіонального розвитку Запорізької області на період до 2027 року йдеться про формування кластерних ініціатив у різних сферах економічної діяльності, створення великого мультимодального логістичного центру з перевезення та зберігання вантажів із будівництвом вантажного терміналу. Модернізація транспортно-логістичної інфраструктури має здійснюватися шляхом підтримки розвитку інфраструктури річкових та морських портів; реконструкції аеропортів; інтеграції транспортної мережі та інфраструктури в Транс'європейську опорну транспортну мережу (TEN-T).

Як зазначено у Стратегії розвитку Кіровоградської області на 2021-2027 роки, створити сприятливий клімат для залучення інвестицій можливо у результаті модернізації та подальшого розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури та логістичного потенціалу.

Вищеперелічені стратегічні документи відповідають Цілям сталого розвитку до 2030 року та основним положенням проекту Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2027 року «Розвиток та єдність, орієнтовані на людину», у якій до першочергових цілей включено формування згуртованої країни в соціальному, економічному, екологічному

та просторовому вимірах. Досягнення поставленої цілі має відбуватися за рахунок розвитку інфраструктури (у тому числі транспортної) для підтримки надання державних послуг та підвищення інвестиційної привабливості територій¹.

Узагальнюючи наведені стратегічні програми, виявлено, що лише у Дніпропетровській області (із залученням фахівців Інституту економіки промисловості НАН України та Академії економічних наук України) зазначено про створення транспортного кластеру як перспективного напрямку розвитку смарт-спеціалізації регіону, що сприятиме активізації інноваційної діяльності.

У стратегічних документах Запорізької і Кіровоградської областей на даний час не вказано на необхідність формування транспортно-логістичних кластерів як ключової складової регіональних інноваційних екосистем, а також не прописано фінансовий механізм реалізації їх функціонування із залученням нетрадиційних джерел інвестування й фінансових інструментів, у тому числі за рахунок міжнародно-приватно-державного партнерства. У Планах реалізації Стратегій розвитку Запорізької і Кіровоградської областей відсутні заходи зі сприяння створенню та інтенсивному функціонуванню транспортно-логістичних кластерів.

У зв'язку з вищевикладеним з метою модернізації регіональної інноваційної екосистеми Придніпровського економічного району доцільно розробити Концепцію створення транспортно-логістичного кластеру (ТЛК), яка має складатися зі вступу, визначення проблеми, мети і завдань, шляхів вирішення проблеми, фінансового забезпечення та очікуваних результатів².

Транспортно-логістичний кластер має бути формою партнерства підприємницьких структур (підприємства транспортно-логістичного комплексу, малий бізнес, споживачі транспортно-логістичних послуг), наукових установ, закладів вищої освіти, інституцій логістичної інфраструктури та органів влади з метою трансформації регіональної інноваційної екосистеми (рис. 1).

Ключовою метою створення даного інституту інноваційного розвитку є зниження логістичних витрат за рахунок модернізації об'єктів діючої транспортної інфраструктури; надання комплексної послуги від «дверей до дверей» за участю всіх видів транспорту з будівництвом термінальних комплексів, регіональних логістичних центрів із створенням структури нового типу (логістичного оператора) для обслуговування транспортно-

¹ Іванов С.В., Ляшенко В.І., Трушкіна Н.В. Аналіз стратегій регіонального розвитку на 2021-2027 роки у частині створення транспортно-логістичних кластерів. *Проблеми формування та стабілізації регіональної економіки*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 29 серпня 2020 р.). Дніпро: Наукова організація «Перспектива», 2020. С. 76-82.

² Іванов С.В., Ляшенко В.І., Трушкіна Н.В. Основні положення концепції створення транспортно-логістичного кластеру як «ядра» забезпечення сталого розвитку Придніпровського економічного району. *Економіка, інноватика та сучасні бізнес-технології: актуальні проблеми та розвиток*: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Суми, 25 червня 2020 р.). Суми: СумДПУ імені А. С. Макаренка, 2020. С. 20-25.

логістичної системи.



Рисунок 1 – Структурна схема взаємодії елементів регіональної інноваційної екосистеми для досягнення стратегічної мети «Інноваційний розвиток регіону на основі смарт-спеціалізації» (запропоновано авторами)

До основних принципів формування транспортно-логістичного кластеру можна віднести: створення мережі логістичних центрів, що включають транспортні термінали, товаро-розподільчі й торгівельні комплекси; розробку й впровадження єдиної інформаційно-управлінської системи оптимізації, моніторингу та управління транспортними потоками у віртуальному

просторі; доставку продукції «від дверей до дверей», «у потрібне місце і точно у строк» на основі розвитку мультимодальних та комбінованих перевезень.

Мотивацією учасників ТЛК є підвищення ефективності функціонування та зростання рівня конкурентоспроможності продукції й послуг через максимізацію прибутку та мінімізацію витрат на організацію логістичної діяльності у результаті оптимізації транспортних потоків.

Для дієвого впровадження Концепції доцільно розробити фінансовий механізм, суть якого полягає у застосуванні таких фінансових інструментів, як венчурне інвестування, краудінвестинг, факторинг, міжнародно-приватно-державне партнерство на основі залучення приватних інвестицій, коштів кредитних установ, іноземних інвестиційних ресурсів, грантів міжнародних фінансових організацій.

Необхідно відмітити, що співпраця ТЛК з:

Департаментом економічного розвитку Дніпропетровської облдержадміністрації полягатиме в участі у реалізації Стратегії розвитку Дніпропетровської області на період до 2027 року у частині виконання завдання із створення транспортного кластеру; засіданнях робочої групи;

Дніпропетровською обласною радою – у розробленні Концепції створення транспортного кластеру і Положення про транспортний кластер;

Придніпровським науковим центром НАН України та МОН України – у проведенні спільних наукових досліджень з модернізації інноваційної екосистеми на основі формування ТЛК; організації науково-методичного супроводу Концепції; проведенні круглих столів і конференцій з обговорення проблем тощо.

Виходячи з вищевикладеного, можна дійти такого висновку. Розроблення та впровадження в практику основних концептуальних положень щодо формування транспортно-логістичного кластеру дозволить створити належні умови для зростання обсягів та якості надання комплексу транспортно-логістичних послуг, а також реалізовувати якісно нову регіональну модель сталого розвитку Придніпровського економічного району, яка відповідатиме сучасним вимогам господарювання.

5.2 Оцінювання ефективності управління розвитком рекреаційних інноваційних підприємств в умовах міжнародних економічних зв'язків

Інноваційна діяльність підприємства супроводжується різноманітними результатами (ефектами). Під ефектом розуміють досягнутий результат у його матеріальному, грошовому та соціальному вимірах.

При реалізуванні оптимального управлінського рішення важливого значення набувають критерії ефективності. Від правильності визначення мети та критерію ефективності системи залежить її стратегія, спрямованість діяльності, характер функціонування. Мета системи визначає її призначення, зміст функціонування. Критерій ефективності – оцінка того, як працює