

РОЗДІЛ 4. РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ
І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКАМОЖЛИВІ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ФОРМИ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРУ
В ПРИЧОРНОМОРСЬКОМУ ЕКОНОМІЧНОМУ РАЙОНІPOSSIBLE ORGANIZATIONAL AND LEGAL FORMS
OF TRANSPORT AND LOGISTICS CLUSTER
IN THE BLACK SEA ECONOMIC REGION

УДК 332.1+711:656.1/.7(477)

<https://doi.org/10.32843/bses.67-10>**Ляшенко В.І.**д.е.н., професор, завідувач відділу
проблем регуляторної політики
і розвитку підприємництваІнститут економіки промисловості
Національної академії наук України
Осадча Н.В.д.е.н., доцент,
провідний науковий співробітник 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 підприємництва
Інститут економіки промисловості
Національної академії наук України**Liashenko Viacheslav****Osadcha Nataliia****Trushkina Nataliia**Institute of Industrial Economics of the
National Academy of Sciences of Ukraine

На підставі аналізу чинного законодавства встановлено, що нині не приділено належної уваги створенню транспортно-логістичного кластеру в Причорноморському економічному районі, але з позицій регіонального розвитку кластеризація є ключовим напрямом трансформації транспортно-логістичної системи. Визначено відмінності кластеру від інших організаційно-правових форм. Запропоновано змінити й доповнити Концепцію створення кластерів в Україні, Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, Стратегії регіонального розвитку Миколаївської, Одеської та Херсонської областей до 2027 року, а також розробити Концепцію регіональної кластерної політики та Цільової програми «Формування і розвиток кластерних утворень у Причорноморському економічному районі до 2027 року», у яких слід передбачити створення транспортно-логістичного кластеру як особливого виду об'єднань підприємств.

Ключові слова: регіональна економіка, економічний район, кластеризація, кластерна політика, кластерний підхід, транспортно-логістичний кластер, кластерна структура управління логістичною діяльністю, організаційно-правові форми, об'єднання підприємств, трансформація, глобалізація, європейська практика.

На основе анализа действующего законодательства установлено, что сейчас

не уделено должного внимания созданию транспортно-логистического кластера в Причерноморском экономическом районе, но с позиций регионального развития кластеризация является ключевым направлением трансформации транспортно-логистической системы. Определены отличия кластера от других организационно-правовых форм. Предложено изменить и дополнить Концепцию создания кластеров в Украине, Национальную транспортную стратегию Украины на период до 2030 года, Стратегии регионального развития Николаевской, Одесской и Херсонской областей до 2027 года, а также разработать Концепцию региональной кластерной политики и Целевой программы «Формирование и развитие кластерных образований в Причерноморском экономическом районе до 2027 года», в которых следует предусмотреть создание транспортно-логистического кластера как особого вида объединений предприятий.

Ключевые слова: региональная экономика, экономический район, кластеризация, кластерная политика, кластерный подход, транспортно-логистический кластер, кластерная структура управления логистической деятельностью, организационно-правовые формы, объединения предприятий, трансформация, глобализация, европейская практика.

Modern economic conditions for the development of the Black Sea economic region require the search for fundamentally new forms of management. In view of this, the problem of creating a transport and logistics cluster and determining its possible organizational and legal forms becomes especially relevant. The article, based on the analysis of current legislation, shows that currently no attention is paid to the creation and operation of the transport and logistics cluster in the Black Sea economic region. But from the point of view of perspective development clustering should be considered as a key direction of transformation of regional transport and logistic system. The study identified the features and differences of the cluster from other organizational and legal forms of associations of enterprises, which are as follows: its activities do not determine the special features of government (unlike corporations and concerns); this cluster structure has a permanent nature of activity (unlike consortia); is created not only for the purpose of constant coordination of economic activity of the enterprises (unlike associations). Transport and logistics cluster can be created, according to Art. 63 of the Commercial Code of Ukraine, as: a communal enterprise operating on the basis of communal property of territorial communities; a joint communal enterprise operating on a contractual basis of joint financing by the respective territorial communities – subjects of cooperation. It is proposed to make changes and additions to the Concept of creating clusters in Ukraine, the National Transport Strategy of Ukraine until 2030, Strategies of balanced regional development of Mykolaiv, Odessa and Kherson regions for 2027 to create a transport and logistics cluster as a business entity. It is expedient to develop and approve the Concept of Cluster Policy of the Black Sea Economic Region and the Target Program "Formation and Development of Clusters in the Black Sea Economic Region for 2027", which should provide for the creation of transport and logistics clusters as a special type of enterprise associations.

Key words: regional economy, economic region, clustering, cluster policy, cluster approach, transport and logistics cluster, cluster structure of logistics management, organizational and legal forms, business associations, transformation, globalization, European practice.

Постановка проблеми. Нині глобальний світ зазнає суттєвих трансформаційних перетворень у різних сферах економічної діяльності. Це вимагає

пошуку принципово нових форм господарювання, які мають відповідати сучасним економічним умовам. Компанії, у тому числі у сфері транспорту й

логістики, намагаються об'єднатися для подальшого розвитку та функціонування. У зв'язку з цим формування регіональної кластерної структури управління логістичною діяльністю у Причорноморському економічному районі на основі транспортно-логістичного кластеру створить переваги для успішного просування продукції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Вперше теоретичні нароби кластерного підходу до реалізації регіональної економіки відображено у працях М. Енрайта (M. Enright) [1; 2] і М. Портера (M. Porter) [3]. Після цього кластеризацію у багатьох країнах світу стали розглядати як одну з умов підвищення конкурентоспроможності національної та регіональної економік.

Наприклад, економіка Фінляндії повністю кластеризована, адже у ній виділено 9 кластерів. Економіка Нідерландів розбита на 20 «мегакластерів», на основі функціонування яких визначено пріоритети інноваційної політики держави. У Данії функціонує 29 кластерів, у яких беруть участь 40% усіх підприємств країни, що забезпечують 60% експорту. В Австрії діють трансграничні кластери з Німеччиною, Італією, Швейцарією, Угорщиною, а також активізуються зв'язки з Францією і Великобританією. У Німеччині створено промислові кластери. У Словенії розроблено програму національного розвитку кластерів [4]. Понад 60 міждержавних, регіональних, національних, громадських організацій об'єднано в Європейський кластерний альянс, який функціонує на основі Європейського кластерного меморандуму [5]. Отже, у більшості європейських країн кластери визнано дієвим інститутом соціально-економічного розвитку на різних рівнях.

Згідно зі звітом "European Observatory for Clusters and Industrial Change" про підтримку кластерів у 29 європейських країнах, що включає поглиблений аналіз 30 національних та 55 регіональних програм, спеціально розроблені політики і стратегії підтримки кластерів, які сильно поширені як у Європі, так і в усьому світі [6].

Проблематиці розвитку галузей національної економіки на кластерних засадах присвячено велику кількість наукових публікацій. Так, відомий організатор кластерного руху в Україні, професор С. Соколенко [7; 8] довгий час досліджував проблеми кластеризації економіки країн, регіонів, галузей як на вітчизняному, так і на світовому рівнях. Його ідеї підтримав професор М. Войнаренко [9; 10], який багато років присвятив вирішенню цієї багатогранної проблеми, а особливу увагу приділив саме впровадженню кластерних моделей в економіку регіонів України.

Ціла низка провідних українських учених (С. Гриценко [11]; В. Загорський, М. Кизим, В. Хаустова [12], І. Смирнов [13], В. Мамонова, Ю. Куц, О. Макаренко [14], Ю. Кирилов [15], О. Карпенко [16], В. Кулик,

О. Онищенко [17], Н. Гребенник, Ю. Наврозова, В. Бондаренко [18], А. Дерун [19], О. Маколкіна [20], М. Войнаренко, В. Дубницький [21], В. Фостолович [22]) в останні десятиріччя активно займаються науково-дослідною роботою з кластерної тематики, розглядаючи кластер переважно як об'єднання, якісно нові інститути економічної системи господарювання, які з'являються під впливом інституційних змін в економіці, формування принципово нових елементів інституційного середовища, розвитку процесів глобальної конкуренції тощо.

Як показує аналіз наукових джерел, дослідники і фахівці-практики приділяють значну увагу визначенню поняття «кластер» із правової точки зору. Так, П. Саблук і М. Кропивко [23] розділяють два типи об'єднань кластерної організації, такі як об'єднання підприємств, що діє на основі договору про спільну діяльність (пакета двосторонніх договорів) без створення юридичної особи та без об'єднання внесків її учасників; об'єднання підприємств будь-якої організаційно-правової форми, що створене відповідно до законодавства.

Н. Гребенник [24] запропонувала термін «морський кластер» як територіально-галузеве добровільне неформальне об'єднання (асоціацію) підприємств і організацій портової діяльності та суміжних галузей, які під час розроблення та реалізації стратегії розвитку морегосподарського комплексу тісно співпрацюють із науковими, навчальними, фінансовими, консалтинговими та іншими організаціями, органами місцевої влади задля підвищення рівня конкурентоспроможності всіх учасників об'єднання та економічного зростання приморського регіону.

Фахівці регіональної філії Національного інституту стратегічних досліджень (м. Одеса) В. Баришнікова й А. Филипченко стверджують, що, «на відміну від інших організаційних форм господарювання, кластер об'єднує зусилля влади, бізнесу та науки за принципом територіальної локалізації» [25].

В. Лифар [26] надає визначення поняття «транспортний кластер», розуміючи під ним об'єднання географічно близьких, взаємодіючих і взаємодоповнювальних транспортних компаній і пов'язаних із ними сервісних організацій у межах єдиного ланцюга створення вартості, що тісно співпрацюють із науковими, навчальними закладами та органами влади, задля здійснення транспортних послуг на високому рівні.

О. Терсіна [27] наголошує на тому, що створення кластеру в Україні має здійснюватися відповідно до його установчого договору (рішення про утворення кластеру) та статуту.

М. Гріднев [28] трактує кластер як об'єднання підприємств на основі економічних інтересів та на довільній договірній формі між учасниками кластеру.

С. Грудницька і Л. Нестиренко [29] сформулювали основні положення теорії господарського права

щодо кластерів як нової організаційно-правової форми об'єднань підприємств сучасного періоду інформаційно-мережевої економіки. Вони зазначають, що кластер є системою правових інститутів, яка розглядається як сукупність прав або правовідносин у їх динамічному розвитку. З інституційної правової точки зору кластер має публічну правову природу. Це складний правовий інститут, який являє собою відкриту систему правових інститутів, де правовий інститут – це сукупність економіко-правових відносин між учасниками кластеру [29].

Н. Ващук [30] пропонує розглядати кластер як галузеве або міжгалузеве, територіальне добровільне об'єднання суб'єктів підприємницької діяльності, які тісно співпрацюють із науковими, освітніми установами, громадськими об'єднаннями, органами місцевого самоврядування і місцевими виконавчої влади.

В. Гик [31] виділяє дві форми кластерів, а саме зі створенням юридичної особи – асоціації або громадські організації, коли сторони укладають між собою звичайний договір про спільну діяльність; без створення юридичної особи, коли сторони укладають між собою установчий (засновницький) договір про спільну діяльність.

На підставі проведеного аналізу кластерного розвитку регіонів України станом на 2018 рік, результати якого висвітлено у науковій статті Г. Реппи [32], встановлено, що здебільшого створено кластерів в ІТ-індустрії, у сферах туризму, сільського господарства, будівництва, енергетиці, інноваційної діяльності. Транспортно-логістичні кластери в Україні не діють. Лише у Херсонській області створено Міжнародний морський кластер «Палата ІТ-ОПМ».

Останнім часом науковці приділяють особливу увагу визначенню й вирішенню актуальних проблем Причорноморського економічного району. Так, Л. Власенком [33] визначено роль транспортно-логістичного потенціалу областей Причорноморського району в перспективах співпраці з Китайською Народною Республікою у межах мега-регіонального інфраструктурного проєкту «Новий Шовковий шлях».

І. Іртищева і Д. Криленко [34] обґрунтували інституційні аспекти формування моделі економічного зростання Причорноморського регіону.

Т. Князева і К. Богомол [35] проаналізували сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку Причорноморського економічного району за рахунок співпраці з країнами ЄС та Азії, на основі чого запропонували методичний підхід до оцінювання міжнародної діяльності району.

Ця стаття є продовженням авторських наукових розробок із проблем функціонування транспортно-логістичної системи Причорноморського економічного району. У попередніх дослідженнях

проведено діагностику сучасного стану, особливостей і передумов формування транспортно-логістичного кластеру, визначено перспективні напрями його розвитку як складової частини транспортно-логістичної системи [36]; розглянуто правові засади створення транспортно-логістичних кластерів в регіонах України [37]; на основі методів угруповань і класифікації умовно систематизовано підходи до трактування транспортної інфраструктури, які запропоновано різними науковими школами; запропоновано авторський підхід до визначення сутності та змісту терміну «транспортна інфраструктура економічного району», під яким розуміється ключова складова частина регіональної транспортно-логістичної системи, яка включає транспортні комунікації, термінали, логістичні центри та інші споруди, пристрої та устаткування, що забезпечують роботу транспорту задля доставки вантажів і обслуговування пасажирів у межах економічного району [38]; виконано прогнозне оцінювання показників, що характеризують функціонування регіональної транспортно-логістичної системи Причорноморського економічного району, з використанням економіко-математичного інструментарію, на основі чого виявлено тенденції її розвитку на період до 2023 року [39]; розроблено модель економічного зростання регіональної транспортно-логістичної системи із застосуванням методів прогнозування (на прикладі Причорноморського економічного району) [40]; узагальнено теоретичні підходи до трактування понять «транзит», «транзитний потенціал» і «митний режим», які розроблено різними науковими школами; надано авторське формулювання терміна «транзитний потенціал регіону», під яким розуміється сукупність просторових ресурсів регіону загалом і транспорту зокрема, що розглядаються як елементи єдиної системи, котра може забезпечити проходження територією потужних транзитних потоків, а взаємні зв'язки між елементами цієї системи зумовлюють синергетичний ефект і виступають як механізм забезпечення економічного зростання й територіального розвитку [41]; науково обґрунтовано кластерну модель організації логістичної діяльності в Причорноморському економічному районі, під якою розуміється концептуальний підхід, що передбачає створення й розвиток транспортно-логістичного кластеру як механізму сталого функціонування регіональної транспортно-логістичної системи [42; 43].

Незважаючи на широке коло наукових досліджень з вибраної теми, багатоаспектність і дискусійність окремих питань потребують проведення подальших розробок. Особливо вирішення цієї проблеми актуалізується у сучасних умовах трансформації регіональної транспортно-логістичної системи Причорноморського економічного району в контексті збалансованого сталого розвитку.

Постановка завдання. Метою дослідження є наукове обґрунтування можливих організаційно-правових форм транспортно-логістичного кластеру в Причорноморському економічному районі. Для досягнення поставленої мети використано методи аналізу й синтезу, системного підходу, порівнянь і спостережень, класифікації, структурно-логічного узагальнення.

Виклад основного матеріалу дослідження. За даними Головних управлінь статистики у Миколаївській, Одеській, Херсонській областях, обсяги перевезених вантажів залізничним транспортом у Причорноморському економічному районі збільшилися за 2000–2020 роки на 78,2%. Це пов'язано зі зростанням обсягів у Миколаївській області в 2,5 рази, в Одеській – у 1,8 рази, в Херсонській – в 1,1 рази (табл. 1).

За досліджуваний період обсяги вантажоперевезень автомобільним транспортом у районі зросли на 18,1% через збільшення обсягів у Мико-

лаївській області на 51,7%; в Одеській – на 17,7%. У Херсонській області значення цього показника, навпаки, скоротилось на 15,8% (табл. 2).

Варто відзначити, що у Причорноморському економічному районі спостерігається негативна тенденція розвитку водного транспорту. Так, обсяги вантажоперевезень водним транспортом у районі зменшилися у 2020 році порівняно з 2000 роком на 49,5%. Це відбулося внаслідок скорочення обсягів перевезень в Одеській області на 58,5%, а у Херсонській – на 50,1%. Однак обсяги вантажоперевезень водним транспортом у Миколаївській області збільшилися у 3,4 рази (табл. 3).

Отже, у Причорноморському економічному районі існують належні передумови для ефективного функціонування регіональної транспортно-логістичної системи, організації міжнародних логістичних процесів і мультимодальних перевезень. Все це пропонується реалізувати за допомо-

Таблиця 1

Обсяги перевезених вантажів залізничним транспортом в економічному районі, тис. т

Роки	Причорноморський економічний район	У тому числі, області		
		Миколаївська	Одеська	Херсонська
2000	20 090,3	2 314,8	14 177,0	3 598,5
2005	35 716,1	5 578,1	24 709,0	5 429,0
2010	37 851,5	5 472,5	27 491,0	4 888,0
2011	43 095,2	6 259,0	31 142,2	5 694,0
2012	39 998,5	5 602,7	29 666,8	4 729,0
2013	37 276,4	3 073,2	29 971,0	4 232,2
2014	36 686,4	5 315,0	27 590,4	3 781,0
2015	40 264,8	5 754,0	29 744,4	4 766,4
2016	37 187,9	1 600,3	31 282,6	4 305,0
2017	43 451,0	6 664,5	32 439,3	4 347,2
2018	41 917,9	6 314,5	31 491,7	4 111,7
2019	39 451,7	5 622,0	29 808,5	4 021,2
2020	35 806,3	5 846,0	26 027,6	3 932,7

Джерело: складено за даними Головних управлінь статистики у Миколаївській, Одеській, Херсонській областях

Таблиця 2

Обсяги перевезених вантажів автомобільним транспортом в економічному районі, тис. т

Роки	Причорноморський економічний район	У тому числі, області		
		Миколаївська	Одеська	Херсонська
2000	51 618,0	13 564,1	24 869,3	13 184,6
2005	65 235,8	30 780,4	23 014,2	11 441,2
2010	61 792,3	21 866,8	26 340,8	13 584,7
2011	62 891,0	21 835,8	26 048,5	15 006,7
2012	57 968,4	20 540,5	25 184,6	12 243,3
2013	54 321,0	19 469,2	22 664,0	12 187,8
2014	51 769,8	19 404,4	20 975,4	11 390,0
2015	52 539,7	19 485,8	22 151,5	10 902,4
2016	56 667,4	22 971,5	22 598,8	11 097,1
2017	57 990,4	20 498,7	24 141,7	13 350,0
2018	64 310,3	21 344,6	29 012,2	13 953,5
2019	64 439,8	20 631,1	28 785,2	15 023,5
2020	60 951,9	20 576,7	29 278,0	11 097,2

Джерело: складено за даними Головних управлінь статистики у Миколаївській, Одеській, Херсонській областях

Обсяги перевезених вантажів водним транспортом в економічному районі, тис. т

Роки	Причорноморський економічний район	У тому числі, області		
		Миколаївська	Одеська	Херсонська
2000	5 446,4	145,2	4 623,1	678,1
2005	8 684,3	314,2	7 275,4	1 094,7
2010	4 661,0	–	3 832,2	828,8
2011	3 879,4	–	3 130,7	748,7
2012	2 747,8	1,5	2 335,1	411,2
2013	2 972,5	3,9	2 392,2	576,4
2014	2 890,4	2,3	2 401,7	486,4
2015	2 841,3	–	2 092,6	748,7
2016	2 994,5	–	2 220,1	774,4
2017	2 745,4	–	2 141,1	604,3
2018	2 954,5	387,7	2 064,8	502,0
2019	2 840,7	335,5	1 991,3	513,9
2020	2 750,6	491,9	1 920,4	338,3

Джерело: складено за даними Головних управлінь статистики у Миколаївській, Одеській, Херсонській областях

гою формування транспортно-логістичного кластеру як суб'єкта господарювання.

Однак, як засвідчує аналіз, в Україні існує проблема відсутності напрацьованої бази нормативно-правового регулювання створення й функціонування кластерів як нового суб'єкта економічних і правових відносин. Сьогодні в чинному законодавстві України закріплено організаційно-правові форми об'єднань підприємств. Відповідно до ст. 120 Господарського кодексу України, господарські об'єднання утворюються як асоціації, корпорації, консорціуми, концерни. Крім цього, ст. 127 передбачено створення й функціонування інших форм об'єднань підприємств (союзи, спілки, асоціації підприємців тощо). Варто зауважити, що існують передумови для виникнення нових виробничих систем у сферах господарської діяльності, але відсутнє поняття «кластер», у тому числі у сфері транспорту й логістики, а також порядок фінансування їх розвитку з урахуванням галузевої специфіки.

Розробленими, але не затвердженими залишаються проекти нормативно-правових актів щодо формування засад державної політики у сфері кластеризації економіки, такі як «Концепція створення кластерів в Україні» (2008 рік), «Концепція Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів» (2009 рік). Так, у проекті «Концепції створення кластерів в Україні» було зазначено про транспортно-логістичні кластери, які включають комплекс інфраструктури і компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні та доставці вантажів, організації з обслуговування об'єктів портової інфраструктури, а також транспортні компанії, логістичні центри. Однак ця Концепція так і не набула чинності.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленій Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р (у редакції від 7 квітня 2021 року), відзна-

чено, що забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація відповідної концепції або виконання програми (планів) розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій, передбачає створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, «сухих портів», терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів. Це має сприяти створенню пасажирських та вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів і логістичних центрів.

У Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, схваленій Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року № 548-з (у редакції від 23 грудня 2020 року), серед основних умов для розвитку портової галузі названо створення кластерів та спеціальних зон у морських портах; залучення приватних інвестицій для модернізації та створення об'єктів портової інфраструктури на підставі договорів концесії, про спільну діяльність та інших інвестиційних договорів, тому метою цієї Стратегії є створення мережі кластерів і залучення на довгостроковий період приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури.

Водночас далі Концепцій загальнодержавних програм процес не рухається. Досі законодавчо не врегульовано поняття «кластер» і не розроблено відповідної законодавчої бази формування транспортно-логістичних кластерів в Україні.

На підставі аналізу стратегічних документів регіонального розвитку Миколаївської, Одеської та Херсонської областей виявлено, що у них не розроблено відповідних регіональних програм і стратегій розвитку транспортно-логістичних кластерів. Лише у 2012 році були деякі наробки проєк-

тів Концепції створення транспортно-логістичного кластеру в Харківській області та Стратегії розвитку регіональної системи на базі формування транспортно-логістичного кластеру Харківської області. Однак ці документи не було прийнято.

Крім цього, у Причорноморському економічному районі були здійснені спроби забезпечення реалізації механізму розвитку транспортного кластеру. Так, рішенням Одеської обласної ради від 26 серпня 2011 року № 212-VI було затверджено «Положення про впровадження кластерної моделі розвитку інфраструктури Одеської області». Відповідно до цього документа, транспортний кластер визначено як групу юридичних осіб, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні, доставці вантажів і пасажирів (туристів), а також інтеграційно взаємодіють між собою в галузі надання транспортних послуг, діяльність яких забезпечується використанням інфраструктури морського торговельного порту та/або спрямована на створення умов ефективного використання можливостей суб'єктів транспортної інфраструктури Одеського регіону.

Кластер має здійснювати свою діяльність за принципами рівноправності та паритетності всіх учасників, на засадах конструктивного діалогу, добровільності вибору форм співробітництва, взаємного інформування й виконання взятих на себе зобов'язань відповідно до господарських договорів, що укладаються між учасниками кластеру.

Ключовим недоліком запропонованого транспортного кластеру є те, що його діяльність націлена на вирішення проблем лише Одеського морського торговельного порту, а не всієї галузі загалом. За своєю структурою та принципами діяльності створена структура більше схожа на логістичний центр або холдинг, ніж на кластер. При цьому рішення обласної ради про створення транспортного кластеру на базі Одеського морського торгового порту так і не набуло чинності.

Слід зазначити, що нині важливим питанням, яке потребує уваги, є визначення організаційно-правової форми кластерів з урахуванням передової

європейської практики. Наприклад, організаційно-правова форма кластерної мережі в Німеччині, як правило, є громадською організацією без мети отримання прибутку [44]. При цьому кластери створюються за ініціативою «знизу», тобто самих підприємств у певній галузі, а не за розпорядженням державних органів для вирішення завдань, які є загальними для представників саме виробництва продукції. Кластери у Німеччині є відкритими організаціями, а не закритим клубом.

Кластери в Україні переважно створюються як громадські організації та громадські спілки, рідше – як товариства, корпорації, асоціації або комунальні підприємства [45]. Так, у Хмельницькій області було створено урядову громадську організацію «Поділля Перший» у вигляді асоціації як ефективний приклад співпраці влади, бізнесу та інституцій громадськості (1998 рік). У Херсонській області в рамках реалізації Стратегії розвитку регіону до 2015 року було створено транспортно-туристичний кластер «Південні ворота України». У 2005 році це формування було зареєстровано як асоціація підприємств. За ініціативою Львівської міської ради у 2010 році сформовано Львівський кластер ІТ- та бізнес-послуг як асоціацію провідних компаній у сфері інформаційно-комунікаційних технологій та аутсорсингу бізнес-процесів. У 2018 році створено громадську спілку «Дніпровський космічний кластер» як об'єднання юридичних осіб на основі спільності інтересів своїх членів для реалізації мети й завдань, передбачених Статутом.

Отже, відмінності кластеру від інших організаційно-правових форм об'єднань підприємств полягають у такому:

- його діяльність не визначає спеціальних особливостей органів управління (на відміну від корпорацій і концернів);
- ця кластерна структура має постійний характер діяльності (на відміну від консорціумів);
- створюється не лише задля постійної координації господарської діяльності підприємств (на відміну від асоціацій) (табл. 4).

Таблиця 4

Ознаки й особливості транспортно-логістичного кластеру на прикладі Причорноморського економічного району

Ознаки	Зміст
Мета діяльності	Реалізація якісно нової регіональної моделі сталого розвитку економічного району і створення належних умов для зростання обсягів та якості надання комплексу транспортно-логістичних послуг
Наявність юридичної особи	Так/ні
Наявність головного підприємства	Ні
Орган управління	Координаційна рада на договірних засадах
Особливості управління	Повна незалежність кожного учасника від прийнятих рішень
Характер об'єднання	Договірний
Державна реєстрація	Органи місцевої влади
Термін дії об'єднання	Згідно з договором (на невизначений термін або тимчасове)

Джерело: складено й адаптовано авторами на основі джерел [9; 23; 26; 27; 29; 31].

Згідно з Цивільним кодексом України, за формою партнерських взаємовідносин транспортно-логістичний кластер може формуватися з регламентованими правовими відносинами між учасниками на основі спільного договору. Відповідно до ст. 120 Господарського кодексу України, транспортно-логістичний кластер може мати організаційно-правову форму у вигляді асоціації як договірною об'єднання юридичних осіб, створеного задля постійної координації їх господарської діяльності за централізації однієї або декількох управлінських функцій, за збереження самостійності й незалежності юридичних осіб, що входять до такого об'єднання.

Крім цього, транспортно-логістичний кластер можна створити, згідно зі ст. 63 Господарського кодексу України, як комунальне підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади; спільне комунальне підприємство, що діє на договірних засадах спільного фінансування відповідними територіальними громадами – суб'єктами співробітництва.

Висновки з проведеного дослідження. Виходячи з вищевикладеного, можемо дійти такого висновку. У законодавстві не приділяється належної уваги створенню й функціонуванню транспортно-логістичних кластерів в економічних районах України, у тому числі в Причорноморському. Однак з точки зору перспективного розвитку кластеризацію варто вважати ключовим напрямом трансформації регіональних транспортно-логістичних систем.

Отже, нагальним питанням залишається визначення на законодавчому рівні термінів «кластер» і «кластеризація» у сфері транспорту й логістики та в інших видах економічної діяльності.

Загальні положення про кластери як територіальне об'єднання підприємств необхідно включити в гл. 12 Господарського кодексу України, а конкретизацію їх правового статусу слід викласти у спеціальному Законі України «Про кластерні об'єднання підприємств».

Змістовне наповнення законодавства про кластери доцільно формувати з урахуванням того, що кластерні відносини мають специфічний організаційно-правовий характер і можуть функціонувати як із правами, так і без прав юридичної особи, як із використанням інших організаційно-правових форм об'єднань підприємств, так і ні.

Необхідно змінити й доповнити Концепцію створення кластерів в Україні, Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, Стратегії збалансованого регіонального розвитку Миколаївської, Одеської та Херсонської областей на 2021–2027 роки щодо створення транспортно-логістичного кластеру як суб'єкта господарювання.

Доцільним є розроблення й схвалення Концепції кластерної політики Причорноморського еконо-

мічного району та Цільової програми «Формування та розвиток кластерних утворень у Причорноморському економічному районі на 2021–2027 роки», у яких необхідно передбачити створення транспортно-логістичних кластерів як особливого виду об'єднань підприємств.

Перспективи подальших досліджень у цьому напрямі полягають у порівняльному аналізі стратегічних документів щодо розвитку транспортно-логістичних систем з урахуванням регіональної специфіки України.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Enright M.J. Why Clusters are the Way to Win the Game? *World link*. 1992. № 5. July-August. P. 24–25.
2. Enright M. The Geographical Scope of Competitive Advantage. *Stuck in the Region? Changing Scales for Regional Identity* / ed. by E. Dirven, J. Groenewegen. Utrecht, 1993. P. 87–102.
3. Porter M.E. Clusters and New Economics of Competition. *Harvard Business Review*. 1998. November-December. P. 77–90.
4. Собкевич О., Русан В., Юрченко А. Щодо державної політики підтримки розвитку аграрних кластерів в Україні : аналітична записка. Київ : НІСД, 2012. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/760> (дата звернення: 21.07.2021).
5. Ткаченко В., Богачев В. Кластеры в системе аграрного производства: сущность и значение в реализации инновационной политики государства. *Вісник економічної науки України*. 2011. № 2. С. 183–184.
6. Національна програма кластерного розвитку до 2027 року. Концепція. Орієнтири розвитку. Рекомендації / О. Юрчак та ін. Київ : АППАУ, Платформа Industry4Ukraine, 2020. 76 с.
7. Соколенко С. Производственные системы глобализации. Сети. Альянсы. Партнерства. Кластеры. Украинский контекст. Киев : Логос, 2002. 646 с.
8. Соколенко С. Кластеры в глобальной экономике : монография. Київ : Логос, 2004. 848 с.
9. Voynarenko M.P. Clusters in the Institutional Economics : monograph. Włocławek : ESFII, Poland, 2014. 335 p.
10. Voynarenko M.P. Clusters in the institutional economics : monograph. Schweinfurt, Germany : Time Realities Scientific Group UG (Haftungsbeschränkt), 2018. 276 p.
11. Гриценко С. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития : монография. Санкт-Петербург : изд-во СПбГУЭФ, 2009. 218 с.
12. Загорський В., Кизим М., Хаустова В. Кластеризація економік країн світу й України: досвід і проблеми. *Проблеми економіки*. 2010. № 1. С. 3–7.
13. Смирнов І. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському Союзі. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2012. № 6. С. 15–21.
14. Формування територіальних кластерів як інструменту регіонального розвитку : наукова робота / В. Мамонова, Ю. Куц, О. Макаренко та ін. Київ : НАДУ, 2013. 36 с.

15. Кирилов Ю. Кластери як інструмент підвищення конкурентоспроможності національної економіки в умовах глобалізації. *Ефективна економіка*. 2013. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2608> (дата звернення: 17.06.2021).
16. Карпенко О. Обґрунтування ефективності кластеризації транспортно-логістичних підприємств. *Водний транспорт*. 2015. Вип. 2. С. 126–133.
17. Кулик В., Онищенко О. Транспортно-логістичний кластер: формування, функціонування, аналіз діяльності: монографія. Кременчук: Кременчуцька міська друкарня, 2016. 228 с.
18. Гребенник Н., Наврозова Ю., Бондаренко В. Алгоритм реалізації кластерної концепції в Одеському регіоні. *Розвиток методів управління та господарювання*. 2017. № 4(61). С. 109–123.
19. Дерун А. Активізація розвитку великого підприємництва та кластерів в Україні. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія»*. Серія: Економіка. 2017. № 5(33). С. 26–31.
20. Маколкіна О. Кластерний підхід – основа підвищення конкурентоспроможності регіональної економіки агропромислового комплексу. *Молодий вчений*. 2017. № 4(44). С. 697–701.
21. Теорія і практика кластеризації економіки: монографія / за наук. та заг. ред. М. Войнаренка, В. Дубницького, Кам'янець-Подільський: Акіома, 2019. 336 с.
22. Фостолович В. Кластери як ефективна модель сучасного бізнесу. *Ефективна економіка*. 2019. № 5. URL: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.5.13> (дата звернення: 07.07.2021).
23. Саблук П., Кропивко М. Кластеризація як механізм підвищення конкурентоспроможності та соціальної спрямованості аграрної економіки. *Економіка АПК*. 2010. № 1. С. 3–13.
24. Гребенник Н. Морський кластер як основа економічного розвитку регіону. *Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави: аналітична доповідь / А. Филипенко, В. Баришнікова, К. Степанова*. Одеса: Фенікс, 2012. 152 с.
25. Баришнікова В., Филипенко А. Щодо перспектив створення морських кластерів в Одеській області: аналітична записка. 2012. 20 листопада. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/schodo-perspektiv-stvorenniya-morskikh-klasteriv-v-odeskiy> (дата звернення: 27.07.2021).
26. Лифар В. Організаційно-правові аспекти формування транспортного кластера в регіоні. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2014. № 2. С. 188–195.
27. Терсіна О. Кластерна революція в Україні. *Юридична газета online*. 2016. № 40(538). URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/civilne-pravo/klasterna-revoluciya-v-ukrayini.html> (дата звернення: 17.06.2021).
28. Гріднєв М. Характерні риси кластероутворення в регіонах України. *Економіка і суспільство*. 2018. Вип. 14. С. 588–596.
29. Грудницька С., Нестиренко Л. Правові основи кластерної самоорганізації і саморегулювання енергостору. *Форум Права*. 2018. № 53(5). С. 13–27. DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.2527932>
30. Ващук Н. Окремі кластери легкої промисловості України: адміністративно-правове регулювання. *Наука і правоохорона*. 2018. № 4(42). С. 42–49.
31. Гик В. Особливості кластера як організаційно-системного інституту та їх вплив на побудову бухгалтерського обліку. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу*. 2019. Вип. 3(44). С. 27–33. DOI: [http://dx.doi.org/10.26642/rbo-2019-3\(44\)-27-33](http://dx.doi.org/10.26642/rbo-2019-3(44)-27-33)
32. Репп Г. Аналіз кластерного розвитку регіонів України станом на 2018 рік. *Вісник Національної академії державного управління. Серія: Державне управління*. 2018. № 3(90). С. 85–90.
33. Власенко Л. Співробітництво Причорноморського економічного району з КНР у контексті інфраструктурного мегарегіонального проєкту «Новий Шовковий шлях». *Причорноморські економічні студії*. 2017. Вип. 13-2. С. 6–10.
34. Іртішчева І., Криленко Д. Інституційні аспекти формування моделі економічного зростання Причорноморського регіону. *Економічний аналіз*. 2018. Т. 28. № 1. С. 62–70.
35. Князева Т., Богомол К. Розвиток Причорноморського економічного району в контексті міжнародних економічних відносин з країнами Євросоюзу та Азії. *Причорноморські економічні студії*. 2020. Вип. 53. С. 15–19. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.53-2>
36. Іванов С., Ляшенко В., Трушкіна Н. Передумови формування та перспективи розвитку транспортно-логістичного кластера в Причорноморському економічному районі. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 46. Ч. 2. С. 16–24. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.46-25>
37. Іванов С., Ляшенко В., Трушкіна Н. Правові аспекти створення транспортно-логістичних кластерів в регіонах України. *Gesellschaftsrechtliche Transformationen von wirtschaftlichen Systemen in den Zeiten der Neo-Industrialisierung: collective monograph / Akademie der Wirtschaftswissenschaften der Ukraine. Nüremberg: Verlag SWG imex GmbH*, 2020. Р. 661–668.
38. Ляшенко В., Трушкіна Н., Шевченко А. Теоретичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура економічного району». *Інфраструктура ринку*. 2020. Вип. 49. С. 186–193. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct49-32>
39. Трушкіна Н. Прогнозування розвитку регіональної транспортно-логістичної системи Причорноморського економічного району. *Причорноморські економічні студії*. 2020. Вип. 51. С. 155–165. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.51-25>
40. Трушкіна Н. Розроблення моделі економічного зростання регіональної транспортно-логістичної системи (на прикладі Причорноморського економічного району). *Причорноморські економічні студії*. 2020. Вип. 58. Ч. 2. С. 76–80. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.58-33>
41. Осадча Н., Трушкіна Н. Генезис понять «транзитний потенціал регіону» і «митний режим транзиту» у міжнародній логістиці. *Інфраструктура ринку*. 2021. Вип. 52. С. 9–19. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct52-2>
42. Трушкіна Н. Кластерна модель організації логістичної діяльності в Причорноморському економічному районі. *Причорноморські економічні студії*. 2021. Вип. 62. С. 95–106. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.62-16>

43. Trushkina N., Dzwigol H., Kwilinski A. Cluster Model of Organizing Logistics in the Region (on the Example of the Economic District "Podillya"). *Journal of European Economy*. 2021. Vol. 20. No. 1. P. 127–145. DOI: <https://doi.org/10.35774/jee2021.01.127>

44. Ляшенко В., Квілінський О., Трушкіна Н. Особливості розвитку транспортно-логістичної системи Німеччини в контексті збалансованого сталого розвитку. *Stages of Formation and Development of the Economy of Independent Ukraine* : collective monograph / ed. by Doctor of Economics Sciences, Prof. Yu. Pasichnyk ; Academy of Economic Science of Ukraine. Germany, Nuremberg : Verlag SWG imex GmbH, 2021. P. 183–192.

45. Ляшенко В., Трушкіна Н. Щодо організаційно-правових форм транспортно-логістичних кластерів в економічних районах України. *Сучасні досягнення в науці та освіті* : збірник праць XV Міжнародної наукової конференції (м. Нетанія, Ізраїль, 16–23 вересня 2020 року). Хмельницький : Хмельницький національний університет, 2020. С. 107–112.

REFERENCES:

- Enright M.J. (1992) Why Clusters are the Way to Win the Game? *World link*, no. 5, July-August, pp. 24–25.
- Enright M. (1993) The Geographical Scope of Competitive Advantage. In E. Dirven, J. Groenewegen (Eds.). *Stuck in the Region? Changing Scales for Regional Identity*. Utrecht, pp. 87–102.
- Porter M.E. (1998) Clusters and New Economics of Competition. *Harvard Business Review*, November-December, pp. 77–90.
- Sobkevych O., Rusan V., Yurchenko A. (2012) Shchodo derzhavnoi polityky pidtrymky rozvytku ahrarnykh klasteriv v Ukraini [On the state policy to support the development of agricultural clusters in Ukraine]. Kyiv: NISS. Retrieved from: <http://old2.niss.gov.ua/articles/760/> (accessed 21 July 2021). (in Ukrainian)
- Tkachenko V., Bogachev V. (2011) Klasteru v systeme ahrarnoho proyzvodstva: sushchnost y znachenne v realizatsyy ynnovatsyonnoi polityky hosudarstva [Clusters in the system of agricultural production: essence and significance in the implementation of innovation policy of the state]. *Bulletin of Economic Science of Ukraine*, no. 2, pp. 183–184. (in Russian)
- Yurchak O. et al. (2020) *Natsionalna prohrama klasterneho rozvytku do 2027 roku. Kontseptsia. Oriientyry rozvytku. Rekomendatsii* [National program of cluster development until 2027. Concept. Landmarks of development. Recommendations]. Kyiv: AIAU, Platforma Industry4Ukraine. (in Ukrainian)
- Sokolenko S. (2002) *Proizvodstvennye sistemy globalizatsii. Seti. Al'yansy. Partnerstva. Klasteriy. Ukrainskiy kontekst* [Industrial systems of globalization. Networks. Alliances. Partnerships. Clusters. Ukrainian context]. Kyiv: Logos. (in Russian)
- Sokolenko S. (2004) *Klasteriy v hlobalnii ekonomitsi* [Clusters in the global economy]. Kyiv: Lohos. (in Ukrainian)
- Voynarenko M. (2014) *Clusters in the Institutional Economics*. Włocławek: ESFII, Poland.
- Voynarenko M. (2018) *Clusters in the institutional economics*. Schweinfurt, Germany: Time Realities Scientific Group UG (Haftungsbeschränkt).
- Gritsenko S. (2009) *Transportno-logisticheskie klasteriy v Ukraine: puti stanovleniya i razvitiya* [Transport and logistics clusters in Ukraine: ways of formation and development]. Saint-Petersburg: Publishing House of the Saint-Petersburg State University of Economics. (in Russian)
- Zahorskyi V., Kyzym M., Khaustova V. (2010) *Klasteryzatsiia ekonomik krain svitu y Ukrainy: dosvid i problemy* [Clustering of economies of the world and Ukraine: experience and problems]. *Problems of the economy*, no. 1, pp. 3–7. (in Ukrainian)
- Smyrnov I. (2012) *Protsesy transportno-lohistychnoi klasteryzatsii v Yevropeiskomu Soiuzi* [Processes of transport and logistics clustering in the European Union]. *Foreign Trade: Economics, Finance, Law*, no. 6, pp. 15–21. (in Ukrainian)
- Mamonova V., Kuts Yu., Makarenko O. et al. (2013) *Formuvannia terytorialnykh klasteriv yak instrumentu rehionalnoho rozvytku* [Formation of territorial clusters as a tool of regional development]. Kyiv: NAPA. (in Ukrainian)
- Kyrylov Yu. (2013) *Klasteriy yak instrument pidvyshchennia konkurentospromozhnosti natsionalnoi ekonomiky v umovakh hlobalizatsii* [Clusters as a tool to increase the competitiveness of the national economy in the context of globalization]. *Efektivna ekonomika – Efficient economy*, no. 12. Retrieved from: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2608> (accessed 17 June 2021). (in Ukrainian)
- Karpenko O. (2015) *Obgruntuvannia efektyvnosti klasteryzatsii transportno-lohistychnykh pidpryemstv* [Evaluation of the Effectiveness of Clustering of Transportation and Logistics Companies]. *Water transport*, iss. 2, pp. 126–133. (in Ukrainian)
- Kulyk V., Onyshchenko O. (2016) *Transportno-lohistychnyi klaster: formuvannia, funktsionuvannia, analiz diialnosti* [Transport and logistics cluster: formation, operation, analysis]. Kremenichuk: Kremenichug City Printing House. (in Ukrainian)
- Hrebennyk N., Navrozova Yu., Bondarenko V. (2017) *Alhorytm realizatsii klasternoi kontseptsii v Odeskomu rehioni* [Algorithm for implementing the cluster concept in the Odessa region]. *Development of management methods and management*, no. 4(61), pp. 109–123. (in Ukrainian)
- Derun A. (2017) *Aktyvizatsiia rozvytku velykoho pidpryemnytstva ta klasteriv v Ukraini* [Activation of Big Enterprises and Clusters Development in Ukraine]. *Scientific notes of the National University "Ostroh Academy"*. Ser.: *Economics*, no. 5(33), pp. 26–31. (in Ukrainian)
- Makolkina O. (2017) *Klasternyi pidkhid – osnova pidvyshchennia konkurentospromozhnosti rehionalnoi ekonomiky ahropromyslovoho kompleksu* [Cluster Approach – the Basis of Improving the Competitiveness of the Regional Economy Agriculture Summary]. *Young Scientist*, no. 4(44), pp. 697–701. (in Ukrainian)
- Voynarenko M., Dubnytskyi V. et al. (2019) *Teoriia i praktyka klasteryzatsii ekonomiky* [Theory and practice of clustering of the economy]. Kamianets-Podilskyi: Aksioma. (in Ukrainian)

22. Fostolovych V. (2019) Klasteri yak efektyvna model suchasnoho biznesu [Clusters as an effective model of modern business]. *Efektivna ekonomika – Efficient economy*, no. 5. Retrieved from: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.5.13> (accessed 7 July 2021). (in Ukrainian)
23. Sabluk P., Kropyvko M. (2010) Klasteryzatsiia yak mekhanizm pidvyshchennia konkurentospromozhnosti ta sotsialnoi spriamovanosti aharnoï ekonomiky [Clustering as a mechanism for increasing the competitiveness and social orientation of the agricultural economy]. *Ekonomika APK – Economics of agro-industrial complex*, no. 1, pp. 3–13. (in Ukrainian)
24. Hrebennyk N. Morskyi klaster yak osnova ekonomichnoho rozvytku rehionu [Maritime cluster as a basis for economic development of the region]. In Fylypenko A., Baryshnikova V., Stepanova K. (Eds.). *Shchodo stratehichnykh prioritetiv realizatsii potentsialu Ukrainy yak morskoï derzhavy* [Regarding strategic priorities for realizing the potential of Ukraine as a maritime state]. Odessa: Phoenix. (in Ukrainian)
25. Baryshnikova V., Fylypenko A. (2012) Shchodo perspektyv stvorennia morskykh klasteriv v Odeskii oblasti [On the prospects for the creation of marine clusters in the Odessa region]. Retrieved from: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/schodo-perspektiv-stvorennia-morskikh-klasteriv-v-odeskiy> (accessed 27 July 2021). (in Ukrainian)
26. Lyfar V. (2014) Orhanizatsiino-pravovi aspekty formuvannia transportnoho klastera v rehioni [Organizational and legal aspects of the formation of the transport cluster in the region]. *Marketing and innovation management*, no. 2, 188–195. (in Ukrainian)
27. Tersina O. (2016) Klasterna revoliutsiia v Ukraini [Cluster revolution in Ukraine]. *Legal Newspaper Online*, no. 40(538). Retrieved from: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/civilne-pravo/klasterna-revolyuciya-v-ukrayini.html> (accessed 17 June 2021). (in Ukrainian)
28. Gridnev M. Kharakterni rysy klasteroutvorennia v rehionakh Ukrainy [Characteristic Rates of Clustering in the Regions of Ukraine]. *Economy and Society*, vol. 14, pp. 588–596. (in Ukrainian)
29. Hrudnytska S., Nestyrenko L. (2018) Pravovi osnovy klasternoi samoorhanizatsii i samorehulivannia enerhoprostoru [Legal basis of the cluster self-organization and self-control of energetic area]. *Forum Prava*, no. 53(5), pp. 13–27. <http://doi.org/10.5281/zenodo.2527932> (in Ukrainian)
30. Vashchuk N. (2018) Okremi klasteri lehkoï promyslovosti Ukrainy: administratyvno-pravove rehulivannia [Some clusters of light industry of Ukraine: administrative and legal regulation]. *Nauka i Pravoohhrona – Science and Law Enforcement*, no. 4(42), pp. 42–49. (in Ukrainian)
31. Hyk V. (2019) Osoblyvosti klastera yak orhanizatsiino-systemnoho instytutu ta yikh vplyv na pobudovu bukhhalterskoho obliku [Features of the cluster as an organizational and systemic institution and their impact on the construction of accounting]. *Problems of theory and methodology of accounting, control and analysis*, iss. 3(44), pp. 27–33. [http://dx.doi.org/10.26642/pbo-2019-3\(44\)-27-33](http://dx.doi.org/10.26642/pbo-2019-3(44)-27-33) (in Ukrainian)
32. Repp H. (2018) Analiz klasterneho rozvytku rehioniv Ukrainy stanom na 2018 rik [Analysis of cluster development of the regions of Ukraine as of 2018]. *Bulletin of the NAPA. Ser.: Public Administration*, no. 3(90), pp. 85–90. (in Ukrainian)
33. Vlasenko L. (2017) Spivrobotnytstvo Prychornomorskoho ekonomichnoho raionu z KNR u konteksti infrastruktornoho meharehionalnoho proektu “Novyi Shovkovyi shliakh” [Cooperation of Black Sea Coastal Economic District of Ukraine and PRC in context of Development of Megaregional “New Silk Road” Infrastructure Project]. *Black Sea Economic Studies*, vol. 13-2, pp. 6–10. (in Ukrainian)
34. Irtysheva I., Krylenko D. (2018) Instytutsiini aspekty formuvannia modeli ekonomichnoho zrostantia Prychornomorskoho rehionu [Institutional aspects of forming the model of economic growth of the Black Sea region]. *Economic analysis*, vol. 28(1), pp. 62–70. (in Ukrainian)
35. Kniazieva T., Bohomol K. (2020) Rozvytok Prychornomorskoho ekonomichnoho rehionu v konteksti mizhnarodnykh ekonomichnykh vidnosyn z krainamy Yevrosoiuzu ta Azii [Development of the Black Sea Economic Region in the context of International Economic Relations with the Countries of the European Union and Asia]. *Black Sea Economic Studies*, vol. 53, pp. 15–19. <https://doi.org/10.32843/bses.53-2> (in Ukrainian)
36. Ivanov S., Liashenko V., Trushkina N. (2019) Peredumovy formuvannia ta perspektyvy rozvytku transportno-lohistychnoho klastera v Prychornomorskomu ekonomichnomu raioni [Prerequisites for the Formation and Prospects of Development of the Transport and Logistics Cluster in the Black Sea Economic Region]. *Black Sea Economic Studies*, vol. 46(2), pp. 16–24. <https://doi.org/10.32843/bses.46-25> (in Ukrainian)
37. Ivanov S., Liashenko V., Trushkina N. (2020) Pravovi aspekty stvorennia transportno-lohistychnykh klasteriv v rehionakh Ukrainy [Legal aspects of creating transport and logistics clusters in the regions of Ukraine]. *Gesellschaftsrechtliche Transformationen von wirtschaftlichen Systemen in den Zeiten der Neo-Industrialisierung: Collective monograph*. Nüremberg: Verlag SWG imex GmbH, pp. 661–668. (in Ukrainian)
38. Liashenko V., Trushkina N., Shevchenko A. (2020) Teoretychni pidkhody do vyznachennia poniatia “transportna infrastruktura ekonomichnoho raionu” [Theoretical approaches to the definition of “transport infrastructure of the economic region”]. *Market infrastructure*, vol. 49, pp. 186–193. <https://doi.org/10.32843/infrastruct49-32> (in Ukrainian)
39. Trushkina N. (2020) Prohnozuvannia rozvytku rehionalnoi transportno-lohistychnoi systemy Prychornomorskoho ekonomichnoho raionu [Forecasting the Development of the Regional Transport and Logistics System of the Black Sea Economic Region]. *Black Sea Economic Studies*, vol. 51, pp. 155–165. <https://doi.org/10.32843/bses.51-25> (in Ukrainian)
40. Trushkina N. (2020) Rozroblennia modeli ekonomichnoho zrostantia rehionalnoi transportno-lohistychnoi systemy (na prykladi Prychornomorskoho ekonomichnoho raionu) [Development of a Model of Economic Growth of the Regional Transport and Logistics System (on the example of the Black Sea Economic Region)]. *Black Sea Economic Studies*, vol. 58(2), pp. 76–80. <https://doi.org/10.32843/bses.58-33> (in Ukrainian)

41. Osadcha N., Trushkina N. (2021) Henezys poniat "tranzhytnyi potentsial rehionu" i "mytnyi rezhym tranzytu" u mizhnarodnii lohistytsi [Genesis of the Concepts of "Transit Potential of the Region" and "Customs Regime of Transit" in International Logistics]. *Market Infrastructure*, vol. 52, pp. 9–19. <https://doi.org/10.32843/infrastructure52-2> (in Ukrainian)

42. Trushkina N. (2021) Klasterna model orhanizatsii lohistychnoi diialnosti v Prychornomorskomu ekonomichnomu raioni [Cluster Model of Logistics Activity in the Black Sea Economic Region]. *Black Sea Economic Studies*, vol. 62, pp. 95–106. <https://doi.org/10.32843/bses.62-16> (in Ukrainian)

43. Trushkina N., Dzwigol H., Kwilinski A. (2021) Cluster Model of Organizing Logistics in the Region (on the Example of the Economic District "Podillya"). *Journal of European Economy*, vol. 20, no. 1, pp. 127–145. <https://doi.org/10.35774/jee2021.01.127>

44. Liashenko V., Kvilinskyi O., Trushkina N. Osoblyvosti rozvytku transportno-lohistychnoi systemy Nimechchyny v konteksti zbalansovanoho staloho rozvytku [Features of the transport and logistics system of Germany in the context of balanced sustainable development]. In Yu. Pasichnyk (Ed.). *Stages of Formation and Development of the Economy of Independent Ukraine: Collective monograph*. Germany, Nuremberg: Verlag SWG imex GmbH, pp. 183–192. (in Ukrainian)

45. Liashenko V., Trushkina N. (2021) Shchodo orhanizatsiino-pravovykh form transportno-lohistychnykh klasteriv v ekonomichnykh raionakh Ukrainy [Regarding organizational and legal forms of transport and logistics clusters in the economic regions of Ukraine]. Proceedings of the XV International Science Conference "Modern achievements in science and education", Netanya, Israel, September 16–23, 2020. Khmelnytsky: Khmelnytsky National University, pp. 107–112. (in Ukrainian)