

УДК 656.62:338.47:005.412(477)
JEL L19, O12, R40
DOI 10.31375/2226-1915-2022-3-51-65

**ФОРМУВАННЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО РІЧКОВОГО КЛАСТЕРУ
ЯК ШЛЯХ ПОКРАЩЕННЯ ВНУТРІШНЬОЇ ВОДНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

О.К. Афанасьєва

канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри «Менеджмент і маркетинг»

e-mail: olga-af@ukr.net

ORCID: 0000-0002-5114-4798

С.В. Гречка

магістр спеціальності «Менеджмент»

e-mail: grechkasvetlana280@gmail.com

ORCID: 0000-0003-0264-5593

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

Анотація. У статті було розглянуто необхідність та значення формування транспортно-логістичного річкового кластеру в Україні. Продемонстровано перелік проблем, які гальмують розвиток річкової сфери у країні. Було висвітлено трактування поняття «кластер», основні переваги та особливості транспортно-логістичного кластеру. Оскільки створення кластеру – це кропіткий процес, представлено аспекти, на які необхідно звернути увагу на етапі планування. Були сформульовані основні завдання, на реалізацію яких може бути спрямоване функціонування кластеру. Також виділено чотири основні види проектів, які може реалізовувати транспортно-логістичний кластер у своїй діяльності – це інфраструктурні, інноваційні, освітні та проект «зелена логістика». Дані проекти вирішують важливі питання не тільки окремого кластеру, але й можуть сприяти розвитку галузі та країни в цілому.

Запропоновано структурну модель формування транспортно-логістичного річкового кластеру, яка включає підприємства різних спеціалізацій: судноплавні, фінансові, стивідорні, логістичні, митні склади, освітні заклади. Було проаналізовано роботу та досвід відомих зарубіжних транспортно-логістичних кластерів, таких як «Валенсія» та «Франкфурт», що дає інформаційну підтримку для ефективно побудови стратегії розвитку українського кластеру. Також представлений можливий позитивний ефект від реалізації діяльності кластеру для різних рівнів: влади, учасників кластеру та громадськості. Зроблено висновки та визначено перспективи подальших досліджень відносно організації транспортно-логістичного річкового кластера.

Ключові слова: транспортно-логістичний кластер, річкова логістика, учасники та модель кластеру, економічні результати діяльності, проекти кластерної кооперації.

УДК 656.62:338.47:005.412(477)
JEL L19, O12, R40
DOI 10.31375/2226-1915-2022-3-51-65

**FORMATION
OF A TRANSPORT AND LOGISTICS RIVER CLUSTER
AS A WAY OF IMPROVING THE INLAND WATER INDUSTRY OF UKRAINE**

Olga Afanasieva

Ph.D. (Economics), Associate Professor
of the Department «Management and Marketing»

E-mail: olga-af@ukr.net

ORCID: 0000-0002-5114-4798

Svitlana Grechka

Master's students of the specialty 073 «Management»

E-mail: grechkasvetlana280@gmail.com

ORCID: 0000-0003-0264-5593

Odesa National Maritime University, Odessa, Ukraine

Abstract. *The main subject of the study is theoretical justification of the impact of the formation of a transport and logistics river cluster on the inland water industry of Ukraine. Because of a lot of problems on the inland waterways of Ukraine (insufficient funding, shallowing of rivers, unsatisfactory state of hydrotechnical structures and capital assets, imperfect legislation in the industry, overpriced prices, etc.), it is impossible to include domestic river transport into the system of multimodal transportation, as well as make it the main economy and trade of Ukraine. Therefore, it is necessary to search for innovative directions for the development of river transport. That is why the purpose of the article is the development of theoretical and practical aspects of the development of the river sector of Ukraine based on the formation and effective functioning of cluster structures.*

Many materials and experiences of foreign clusters were studied to show all aspects of working in clusters cooperation. The main advantages and features of the transport and logistics river cluster were considered in the article. There are also identified the main tasks of river cluster. Four types of projects, which can improve the position of the industry and the cluster, were presented, such as infrastructure project, innovative project, educational project and the project «Green logistic». A structural model of the formation of a transport and logistics river cluster, which includes enterprises of various specializations (logistic, educational, financial companies, etc.), was proposed.

The formation of transport and logistics river clusters is an urgent problem and requires a deeper study. In the future, it is necessary to consider in more detail the methodological foundations of the formation and evaluation of the effectiveness of the creation of transport and logistics river clusters. In the article we used different methods: analysis, synthesis, systematic approach, analytical, visualization. Research from this article will be useful for river industry enterprises, river ports and logistics companies, entrepreneurs and authorities who want to improve the situation of the river industry in Ukraine and their own business.

Keywords: *transport and logistics cluster, river logistics, cluster participants and model, economic results, cluster cooperation projects.*

Постановка проблеми. Транспортування вантажів та перевезення пасажирів внутрішніми водними шляхами завжди було основою економіки та торгівлі для будь-якої країни. Кожна судноплавна компанія, знає, що це – найефективніша альтернатива міжнародним автомагістралям, що дозволяє зменшити викиди CO₂ в атмосферу та знизити навантаження на автомобільні дороги, що, в свою чергу, допомагає зберегти вагому частку державних коштів.

Завдячуючи вигідному географічному положенню та наявності потужних водних артерій, Україна є важливим транспортним вузлом, що дозволяє пов'язувати Європу, Азію і Близький Схід. До того ж, Україна володіє одними із найбільших залізничних і автомобільних мереж. Вони охоплюють всю територію країни і, як наслідок, роблять можливим доставку у будь-яку точку призначення.

Останнім часом основним фокусом діяльності України є розробка стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту [1]. Разом із ЄС, Україна прагне включити вітчизняний річковий транспорт до системи мультимодальних перевезень, що здійснюватимуться по пріоритетних транзитних транспортних маршрутах через територію України. Але стан внутрішньої логістики залишається на незадовільному рівні. Існує ряд проблем, які сповільнюють розвиток діяльності судноплавних компаній на внутрішніх водних шляхах України: недостатнє фінансування, обміління річок, незадовільний стан гідротехнічних споруд та основних фондів, недосконале законодавство у галузі, завищені ціни тощо [2]. Тому

необхідним залишається пошук інноваційних напрямів розвитку річкового транспорту.

Світовий досвід показує [3], що найбільш успішним підходом є формування кластеру. Кластер інтегрує учасників на принципах спеціалізації, партнерської кооперації, добровільності та довіри. Тобто, він сприятиме розвитку транспортної мережі за рахунок кооперації транспортних підприємств України.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Основні положення та формування кластеру, в тому числі на транспорті, вивчали такі зарубіжні та вітчизняні дослідники, як М. Портер (Porter, 1993), Й. Шеффи (Sheffi, 2012), О.В.Бойко, Н.Г. Каніщенко, С.І. Коваленко, М.Я. Постан, Є.М. Сич, Г.П. Столяров, О.М. Тищенко, А. Швецов. Питаннями внутрішнього річкового транспорту займалися такі науковці: Д. Ребіцер (Rebitzer, 2017), С. Соренсен (Sorensen, 2018), Н.М. Гуржій, А.І. Партола та інші.

Дослідження представлених учених [2; 4-14] торкаються проблем ідентифікації та оцінки діяльності кластерів, їх основної специфіки, проблем внутрішньої річкової логістики та шляхів їх вирішення. Однак, незважаючи на існуючі публікації з цієї тематики, слід відмітити недостатність інформації щодо кластерної кооперації у галузі внутрішнього водного транспорту, її основних учасників, а також оцінки ефективності функціонування кластеру.

Мета дослідження. Основною метою статті є розробка теоретичних та практичних аспектів розвитку внутрішньої водної галузі України на

основі формування та ефективного функціонування кластерних структур.

Досягнення поставленої мети вимагає вирішення наступних завдань:

– розкрити основні особливості понять «кластер» та «транспортно-логістичний річковий» кластер;

– систематизувати основні завдання та проекти кластерної кооперації підприємств річкової логістики;

– визначити можливі зміни фінансово-економічних результатів діяльності основних учасників від кластерної співпраці.

Виклад основного матеріалу.

Постійна політична та економічна нестабільність в Україні збільшує рівень невизначеності зовнішнього оточення, в якому діють вітчизняні підприємства. Тому перед підприємствами постає завдання забезпечити господарську стійкість та конкурентоспроможність в ринковому середовищі. Для цього керівники застосовують різноманітні інструменти та стратегії, що створюють можливості для ефективної діяльності в тому чи іншому господарському сегменті. Останнім часом саме кластери є важливими елементами стратегій інноваційного розвитку підприємств, регіонів та країн.

Науковці у своїх працях трактують поняття «кластер» як регіональний центр концентрації спеціалізованих компаній та організацій, зв'язаних один з одним по чисельних каналах, які створюють сприятливе середовище для інновацій [4; 6; 10; 11].

Важливими характеристиками кластеру є спеціалізація на якійсь одній діяльності, розміщення в пев-

ному географічному регіоні, належність до кластеру не тільки компаній однієї галузі, але і суміжних, а також органів влади і освітніх інститутів. Кластер надає кращий доступ до факторів, таких як: матеріали, робоча сила, якість інформації, через неформальні зв'язки, розвиток суміжних галузей, масовості попиту, який формує гарну пропозицію, привабливості локації для людей, які мають відповідну спеціалізацію. Тобто, кластер являє собою систему взаємопов'язаних фірм та організацій, значимість яких як цілого перевищує просту суму складових частин.

За оцінками експертів, в світі кластеризацією охоплено близько 50 % національних економік. Так, у США в рамках кластерів працюють більше 50 % підприємств, у ЄС – 38 %, у Японії та Індії 65-70 %, у Китаї – понад 60 % [15]. Дослідження також показали, що 45 % компаній, що є учасниками кластерів, продемонстрували зростання зайнятості та прибутку, в той час, як поза кластерами зростання даних показників зафіксували лише у 31 % компаній [16].

В Україні функціонування кластерів не є розповсюдженим. Хоча саме їх організація сприяла б покращенню та розвитку багатьох галузей. Наприклад, зі своїм потенціалом, наявною матеріально-технічною базою та теоретичними особливостями внутрішня річкова логістика України могла б бути на рівні з європейською та мати більшу частку у загальному обсязі вантажних перевезень усіма видами транспорту.

Але існує ряд проблем, які гальмують розвиток. А саме: недостатнє фінансування з боку держави, зношеність інфраструктури, обміління річок, недосконале законодавство та невиконання поставлених стратегічних планів у галузі [7]. У таких випадках доцільним буде створення кластеру, а саме транспортно-логістичного річного кластеру.

Транспортно-логістичний річний кластер – сконцентрована на певній території група взаємозалежних підприємств, організацій і компаній, що спеціалізуються на наданні транспортно-логістичних річкових послуг, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій, які активно взаємодіють із споживачами внутрішнього водного логістичного сервісу і забезпечують конкурентні переваги відповідних територій. Він також розглядається як комплекс інфраструктури і компаній, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів внутрішніми водними шляхами країн [9].

Організація даного типу кластеру надає його учасникам низку переваг та можливостей:

- приймати участь у великих інвестиційних проектах та перспективних програмах розвитку;
- відстоювати свої інтереси на рівні місцевої влади більш ефективно;
- оперативно реагувати на зміни та потреби ринку внутрішньої водної логістики;
- сприяти зростанню продуктивності та ефекту великого масштабу;

– розширення доступу до ринків збуту;

– формування єдиних фінансових ресурсів та фінансова підтримка між членами кластеру;

– взаємодоповнюваність та гармонія складових частин кластеру завдяки реалізації спільних організаційно-економічних заходів та проведенню ефективного маркетингу;

– можливість більш ефективно та раціонально використовувати наявні ресурси та залучені інвестиції.

Створення транспортно-логістичного річкового кластеру – це дуже довгий та кропіткий процес. Для початку необхідно точно розуміти, яка мета та основні завдання групування. Визначити «ядро» кластеру, тобто ключовий елемент, компанію-лідера, що реалізовує основний вид діяльності, та інших учасників. Особливу увагу також слід приділити моделі кластеру, системі управління та фінансування. Також необхідно оцінити ефективність функціонування кластеру з позиції державних інтересів та з позиції учасників [8; 9; 17].

Як правило, кластер може включати в себе не тільки підприємства, що надають транспортно-логістичні річкові послуги, але і обслуговуючі об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури. Тому основу даного типу кластера мають складати транспортні, транспортно-експедиційні, логістичні, освітні та інші підприємства, які виконують функції з підготовки, виконання та супроводу в процесі доставки вантажів та пасажирів річковими видами транспорту, а також органи законодавчої та виконавчої влади різних рівнів (рис. 1).



Рис. 1. Основні учасники транспортно-логістичного річкового кластеру

Джерело: розроблено автором з використанням [8; 9]

Наприклад, суднохідні, логістичні, стивідорні, фінансові компанії, річкові порти, а також митні склади. Освітні заклади, наукові центри та центри високих технологій допоможуть у підвищенні кваліфікації співробітників, введенні нових технологій та реалізації нових стратегічних рішень для кластеру. Наприклад, можливо створення транспортно-логістичного річкового кластеру в Україні, до складу якого входять такі компанії, що мають близьке географічне розташування, діють на одному ринці та в одній галузі:

1. Судноплавні компанії: ПрАТ «Укррічфлот», ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», ТОВ СП «НІБУЛОН», ТОВ «СК АРГО», ТОВ «Укрферрі».

2. Річкові порти (стивідорні компанії): ПАТ «Київський річковий порт», ТОВ «Українська стивідорна компанія», ПАТ «Миколаївський річковий порт», ПАТ «Херсонський річковий порт», ПАТ «Дніпровський річковий порт», ПАТ «Нікопольський річковий порт», ПАТ «Новокаховський річковий порт».

3. Митні склади: ТОВ «ОМА-УКРАЇНА», ТОВ «ГОЛ-Сервіс», ТОВ «Карго Хаб», ТОВ «Мажестик», ТОВ «Агро-Союз-Термінал».

4. Фінансові компанії: ТОВ «ФК «Київ Фінанс», ТОВ ФК «Миколаїв Інесс», ТОВ «Еліт-Фактор», ТОВ «Фінінвест».

5. Логістичні компанії: ТОВ Миков логістик, ТОВ «ТЕК «МГ-ТРАНС», ТОВ «ОМА-УКРАЇНА», ТОВ «Ламан Шіпінг», ТОВ «Інтер Транс Лоджистікс».

6. Центри високих технологій: «DC Link Group», ТОВ «Компанія Генезис груп», «Readdle».

Припустимо, що на чолі кластеру має бути ПрАТ «Укррічфлот», оскільки є однією з найбільш великих та розвинених компаній у даній галузі.

Діяльність транспортно-логістичного кластеру може бути націлена на виконання таких завдань (рис. 2) [14; 17]:



Відродження річкових перевезень на території України.



Забезпечення відповідності українських транспортно-логістичних послуг світовим стандартам.



Розвиток та ефективне використання наявного транзитного потенціалу на шляху торгово-економічних взаємозв'язків.



Інтеграція річкового транспорту в національну та світову транспортні системи.



Розвиток та модернізація інфраструктури для більш швидкої, дешевої та екологічно безпечної доставки вітчизняних та іноземних товарів.

Рис. 2. Завдання транспортно-логістичного річкового кластеру

Джерело: розроблено автором з використанням [14; 17]

У світі транспортно-логістичні кластери (ТЛК) вже давно набули популярності та активно функціонують. Найбільш популярними ТЛК в

Європі є «Валенсія» та «Франкфурт», основна характеристика представлена у табл. 1.

Таблиця 1

Характеристика найбільш відомих ТЛК

Назва кластеру	Основні учасники	Характеристика діяльності
«Валенсія» (Іспанія)	Порт Валенсія («ядро», 85 % трафіку кластеру), порт Сагунто (14 % трафіку) порт Гандія (1 % трафіку), а також допоміжні компанії сектору середнього та малого бізнесу.	Кожен порт має свою певну специфіку, але всі вони мають спільну портову адміністрацію. На базі кластеру діє «Fundación Valenciaport» – центр прикладних досліджень, інновацій і навчання, який надає послуги кластеру. Ця ініціатива Адміністрації порту сприяла співпраці відомих компаній, університетів та інституцій портового співтовариства. З моменту заснування вона розробила проекти в більш ніж 60 країнах. За свої роки існування кластер також став передовим центром науки та інновацій. Він активно підтримує розумну молодь та реалізовує її стартапи, що пов'язані з портовою сферою. На базі кластеру будують заводи (наприклад, у 2022 році побудували кисневий завод), розробляють проекти щодо швидкого обслуговування суден, розширюють співпрацю в середині регіону та залучають до діалогу широку громадськість тощо.
«Франкфурт» (Німеччина)	Люфтганза та «Група Дойче Бан» й інші великі компанії, а також множина логістичних компаній сектора малого та середнього бізнесу. Загалом – 2608 фірм.	Він включає в себе тільки ті підприємства, які знаходяться між собою у відносинах тісних зв'язків (це і є основною відмінністю даного типу кластеру). Місцеві компанії пропонують і реалізують повний діапазон логістичних послуг: від планування та будівництва логістичних об'єктів та систем до консультативного обслуговування процесів управління рухом потоку матеріалів/ вантажів і менеджменту ланцюжка поставок. Сучасна інфраструктура місцевих компаній, зокрема з інформаційних технологій, допомагає підприємствам логістики у застосуванні систем електронної обробки даних великої потужності, обліку потоків товарів із зазначенням часу і застосуванням необхідних заходів безпеки. Франкфурт має площу понад 2 760 000 кв. м, тому має найбільший обсяг нерухомості, що використовується для виконання логістичних функцій.

Джерело: розроблено автором з використанням [12; 18]

Використовуючи успішний досвід кластерів «Валенсія» та «Франкфурт», можливо розробити більш продуктивну стратегію роботи транспортно-логістичного річкового кластеру в Україні.

Вивчення практики [3; 14; 16; 19] показало, що у рамках кластеру можуть бути виконані чотири види проектів (рис. 3).



Рис. 3. Види спільних проектів у транспортно-логістичному кластері

Джерело: розроблено автором з використанням [3; 14; 16; 19]

Реалізація інфраструктурних проектів передбачає створення комплексів мультимодальних термінально-логістичних центрів (ТЛЦ), а також покращення річкових вокзалів та портів. Саме у таких центрах здійснюється централізація вантажної роботи, що суттєво впливає на структуру вантажообігу і розподілу навантаження на прилеглу транспортну мережу [19].

Модернізація інфраструктури повинна визначатися державною політикою згідно з міжнародними тенденціями розвитку транспортної промисловості і будівництва. Це стиму-

лює суміжні галузі, які виступають їх постачальниками. Недоліком інфраструктурних проектів є їхня висока вартість. Тому на початковому етапі формування даного кластера, такі проекти можуть здійснюватися лише за наявності відповідних інвесторів та їх готовності до подібних інвестицій [13].

Крім того, у рамках інфраструктурного проекту (без участі держави) для кластеру корисною буде участь у міжнародному проекті з днопоглиблення водного шляху Е-40 [1]. Сутність цього проекту полягає у відновленні сполучення між Украї-

ною та Білоруссю, тобто у гарантуванні належної для діяльності глибини річок.

Без інновацій неможливо уявити розвиток будь-якого сучасного бізнесу. Одним із важливих завдань у рамках цього проекту є підтримка розвитку інжинірингових центрів [11]. Вони допоможуть підвищити сприйнятливості бізнесу до інновацій, реалізувати прикладні наукові дослідження і розробки. Також можуть бути каналом зв'язку між стартапами та великим бізнесом.

Найбільш актуальними інноваційними проектами, над якими може працювати кластер, є: роботизація складських операцій, використання штучного інтелекту у перевезеннях, плануванні маршрутів та попиту, розробка електричних суден.

Все частіше вітчизняний транспортний бізнес зіштовхується із проблемою незадовільного складу фахівців як за кількісним, так і за якісним станом. Тому реалізація освітніх проєктів є необхідною. У рамках проєкту можливо організувати систему якісного підвищення кваліфікації фахівців та розвитку у них необхідних для сучасного транспорту та логістики навиків; взаємодію кластеру з навчальними закладами, участь у навчальному процесі студентів. Спільне використання освітньої та інноваційної інфраструктури вузів також дозволить задіяти їх кадровий потенціал і матеріально-технічну базу в інтересах бізнесу.

Проєкт типу «Зелена логістика» є одним із провідних проєктів по всьому світу. Оскільки транспортна логістика є найбільш шкідливою для екології, то необхідно розповсюд-

жувати більш екологічні види транспорту в логістиці. Тим паче, у рейтингу країн за станом навколишнього середовища, Україна посіла 109-е місце із 180-ти країн [20]. Проєкт повинен формувати екологічні підходи у діяльності учасників кластеру. Наприклад, необхідно прорахувувати, наскільки сильно кожне перевезення шкодить екології країни; впроваджувати інноваційні технології у діяльність; впроваджувати соціальну відповідальність у питанні з екологією; поширювати корпоративну екологічну культуру.

Від створення транспортно-логістичного річкового кластеру можна очікувати велику кількість позитивних ефектів. У табл. 2 представлені ефекти від організації кластеру на рівні влади, учасників та громадськості.

Можна стверджувати, що організація транспортно-логістичного кластеру водного транспорту сприятиме не тільки зростанню ефективності учасників, але і сприятиме розвитку галузі у всіх її напрямках.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

Організація кластеру – це достатньо нова технологія, яка дозволяє підвищити конкурентоспроможність, прибутковість та стійкість не тільки самих підприємств-учасників, але і регіону та держави в цілому.

Для створення та нормального функціонування кластеру необхідна підтримка як держави, так і підприємств освіти та науки. Тільки налагоджена взаємодія всіх учасників та сторонніх організацій може досягти найкращого ефекту від кластеризації.

Таблиця 2

Можливі результати реалізації діяльності кластеру

Влада	Учасники кластеру	Громадськість
<p>1) зручний інструмент для взаємодії з бізнесом; 2) стимулювання розвитку регіону та підвищення його конкурентоспроможності; 3) можливості для залучення інвестицій у регіон та галузь; 4) переорієнтація збиткових підприємств для діяльності; 5) покращення та розвиток інноваційного потенціалу; 6) збільшення платників податків та відрахувань у бюджет.</p>	<p>1) зниження власних витрат та собівартості послуг; 2) підвищення ефективності; 3) доступ до фінансових ресурсів; 4) підвищення рівня кваліфікації робітників; 5) можливість проводити наукові дослідження; 6) покращення транспортної інфраструктури; 7) збільшення пропускної спроможності транспортної мережі; 8) спільна робота над інноваційними рішеннями; 9) можливість вийти на нові ринки; 10) покращення загального інвестиційного фону; 11) доступ до інфраструктури; 12) залучення держави та освітніх закладів до наукових відкриттів; 13) покращення прибутку та конкурентоспроможності.</p>	<p>1) створення нових робочих місць; 2) розвиток інфраструктури; 3) зростання рівня заробітної плати; 4) покращення екології регіону; 5) можливість реалізації стартапів логістичної та портової галузі.</p>

Джерело: розроблено автором з використанням [14; 21]

Було виділено та розглянуто чотири типи спільних проектів, що можуть використовуватись даним транспортно-логістичним річковим кластером, це: інноваційні, освітні, інфраструктурні та проект «зелена логістика». Представлено обґрунтування щодо формування кластеру і доведено, що це є вигідним для кожного учасника.

Формування транспортно-логістичних річкових кластерів є актуальною проблемою та потребує більш глибокого вивчення. У подальшому необхідно більш деталізовано розглянути методичні основи формування та оцінки ефективності створення транспортно-логістичних річкових кластерів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року та плану заходів з її реалізації. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32856.html>.
2. Гуржій Н.М., Городова А.В., Одинець Т.Є. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку // *Економіка і суспільство*, 2016. Вип. 3. С. 61-65.
3. *European Network of Maritime Clusters*. URL: <http://www.europeannetwork-of-maritime-clusters.eu/member>.
4. Портер М. *Конкурентна стратегія: техніки аналізу галузей і конкурентів*. К.: *Науш формат*, 2020. 424 с.
5. Sheffi Y. *Logistics Clusters: delivering value and driving growth*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 2012. 304 с. URL: <http://web.mit.edu/sheffi/www/documents/LogisticsClustersPressRelease.pdf>.
6. Канищенко Н.Г. *Економічні передумови формування кластерних систем в Україні // Прометей: регіональний збірник наукових праць з економіки Донецького економіко-гуманітарний інституту МОН України та Інституту економіко-правових досліджень НАН України*, 2008. Вип. 1. С. 297-302.
7. Коваленко С.І. *Стратегічне управління розвитком транскордонних кластерних систем: єврорегіональний вимір: Монографія*. Одеса: НУ «ОМА», 2019. 680 с.
8. Постан М.Я., Столяров Г.П. *Исследование источников эффективности транспортно-логистических кластеров и путей их реализации // Восточно-Европейский журнал передовых технологий*, 2015. № 3(3). С. 43-51.
9. Сич Є.М., Бойко О.В. *Логістично-кластерний підхід до розвитку транспортного ринку // Вісник Чернігівського державного технологічного університету*, 2013. № 1 (64). С. 91-103.
10. Тищенко О.М. *Кластери як вектор розвитку економіки: організація, сутність і концепції // Теоретичні та практичні питання економіки*, 2010. Вип. 21. С. 74-80.
11. Швецов А. *Пространственный кластер как инструмент активизации инновационного развития // Проблемы теории и практики управления*, 2014. № 4. С. 51-61.
12. Rebitzer D.W. *The European Logistics Market, Europe Real Estate Yearbook*, 2017. 35 p.
13. Sorensen S.Y. *EMCC case studies. Transport&Logistics sector: Padborg cluster, Denmark*. Copenhagen: Danish Technological Institute, 2018. 28 p.
14. Partola A. *Research on functioning conditions of enterprises of inland water transport of Ukraine: problems and prospects // Проблеми і перспективи економіки та управління*, 2018. Вип. 2 (14). С. 41-48.

15. Про кластери в Україні і свімі. URL: <http://business100.ks.ua/pro-klasteri-v-ukrayini-ta-svimi/>.
16. EU Cluster Portal. URL: http://ec.europa.eu/growth/smes/cluster/index_en.htm.
17. Попова Н.В. Кластери як основа інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи регіону // Бізнес-інформ, 2013. № 8. С. 63-67. URL: http://www.business-inform.net/pdf/2013/8_0/63_67.pdf.
18. Fundación Valenciaport. URL: <https://www.fundacion.valenciaport.-com/en/about-us>
19. Ковтун Т., Смокова Т. Створення мережі транспортно-логістичних центрів – перспективний шлях розвитку транспортно-логістичної системи України // Зб. наук. праць ДУІТ. Серія «Транспортні системи і технології», 2020. Вип. 35. С. 156-168.
20. Позиції України в рейтингу екологічної ефективності у 2018 році. URL: <http://edclub.com.ua/analitika/pozyciyi-ukrayiny-v-reytingu-ekologichnoyi-efektyvno-sti-u-2018-roci>.
21. Пріоритети державної політики розвитку промислових кластерів в Україні. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/rlasteru-daf36.pdf>.

REFERENCES

1. Proekt Stratehii rozvytku vnutrishnoho vodnoho transportu Ukrainy na period do 2031 roku ta planu zakhodiv z yii realizatsii [Draft Strategy for the Development of Inland Water Transport of Ukraine for the period until 2031 and a plan of measures for its implementation]. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/news/32856.html> [in Ukrainian].
2. Gurzhy, N.M., Horodova, A.V. & Odinets, T.E. (2016). Richkovyi transport Ukrainy: problemy ta perspektyvy rozvytku [River transport of Ukraine: problems and development prospects]. *Ekonomika i suspilstvo – Economy and society*, № 3. P. 61-65. European Network of Maritime Clusters. Retrieved from: <http://www.european-network-of-maritime-clusters.eu/member> [in Ukrainian].
3. Porter M. (2020). Konkurentna stratehiia: Tekhniky analizu haluzei i konkurentiv [Competitive strategy: Techniques of industry and competitor analysis]. K.: Nash format. 424 p. [in Ukrainian].
4. Sheffi, Y. (2012). *Logistics Clusters: delivering value and driving growth*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 304 c. Retrieved from: <http://web.mit.edu/sheffi/www/documents/LogisticsClustersPressRelease.pdf>.

5. Kanishchenko, N.G. (2008). *Ekonomichni peredumovy formuvannia klasternykh system v Ukraini [Economic prerequisites for the formation of cluster systems in Ukraine]. Prometei: rehionalnyi zbirnyk naukovykh prats z ekonomiky Donetskoho ekonomiko-humanitarnyi instytutu MON Ukrainy ta Instytutu ekonomiko-pravovykh doslidzhen NAN Ukrainy. – Prometei: regional collection of scientific economic articles of the Donetsk Economic and Humanitarian Institute of the Ministry of Education and Science of Ukraine and the Institute of Economic and Legal Research of the National Academy of Sciences of Ukraine. № 1. P. 297-302. [in Ukrainian].*
6. Kovalenko, S.I. (2019). *Stratohichne upravlinnia rozvytkom transkordonnykh klasternykh system: yevrorehionalnyi vymir. [Strategic management of the development of cross-border cluster systems: Euroregional dimension]. Monohrafiia. Odesa: NU «OMA». 68 p. [in Ukrainian].*
7. Postan, M.Ia. & Stoliarov, H.P. (2015). *Yssledovanye ystochnykov efektyvnosti transportno-lohystycheskykh klasterov y putei ykh realizatsyy [Research on the sources of efficiency of transport and logistics clusters and ways of their implementation]. Vostochno-Evropeyskyi zhurnal peredovykh tekhnolohiyi – Eastern European journal of advanced technologies. № 3(3). P. 43-51 [in Russian].*
8. Sych, E.M. & Boiko, O.V. (2013). *Lohistychno-klasternyi pidkhid do rozvytku transportnoho rynku [Logistic-cluster approach to the development of the transport market]. Visnyk Chernihivskoho derzhavnogo tekhnolohichnoho universytetu – Bulletin of the Chernihiv State University of Technology. № 1 (64). P. 91-103 [in Ukrainian].*
9. Tyshchenko, O.M. (2010). *Klasteri yak vektor rozvytku ekonomiky: orhanizatsiia, sutnist i kontseptsii [Clusters as a vector of economic development: organization, essence and concepts]. Teoretychni ta praktychni pytannia ekonomiky – Theoretical and applied issues of economics. № 21. P. 74-80 [in Ukrainian].*
10. Shvetsov, A. (2014). *Prostranstvennyi klaster kak instrument aktyvizatsyy innovatsyonnoho rozvytyia. [Spatial cluster as a way for activating innovative development]. Problemy teoryy y praktyky upravleniia – Problems of the theory and practice of management. № 4. P. 51-61. [in Russian].*
11. Rebitzer, D.W. (2017). *The European Logistics Market. Europe Real Estate Yearbook. 35 p.*
12. Sorensen, S.Y. (2018). *Transport&Logistics sector: Padborg cluster, Denmark. Kopenhagen: Danish Technological Institute. 28 p.*
13. Partola A. (2018). *Research on functioning conditions of enterprises of inland water transport of Ukraine: problems and prospects. Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia – Problems and prospects of economic and management. № 2 (14). P. 41-48.*
14. *Pro klasteri v Ukraini i sviti. [About clusters in Ukraine and in the world]. Retrieved from: <http://business100.ks.ua/pro-klasteri-v-ukrayini-ta-sviti>. [in Ukrainian].*

15. EU Cluster Portal. Retrieved from: http://ec.europa.eu/growth/smes/cluster/index_en.htm
16. Popova N.V. (2013). Klasteri yak osnova innovatsiinoho rozvytku transportno-lohistychnoi systemy rehionu [Clusters as the basis of innovative development of the transport and logistics system of the region]. *Biznes-inform – Business-inform* № 8. P. 63-67. Retrieved from: http://www.business-inform.net/pdf/2013/8_0/63_67.pdf.67 [in Ukrainian].
17. Fundación Valenciaport. Retrieved from: <https://www.fundacion.valenciaport.com/en/about-us>
18. Kovtun, T. & Smokova, T. (2020). Stvorennia merezhi transportno-lohistychnykh tsestriv – perspektyvnyi shliakh rozvytku transportno-lohistychnoi systemy Ukrainy [Creation of a network of transport-logistics centers – a promising way of development of the transport-logistics system of Ukraine] // *Zbirnyk naukovykh prats DUIT. Seriya «Transportni systemy i tekhnolohii» – Collection of research papers DUIT. Series «Transport systems and technologies»*. № 35. P. 156-168 [in Ukrainian].
19. Pozyttsii Ukrainy v reytynhu ekolohichnoi efektyvnosti u 2018 rotsi [Positions of Ukraine in the rating of environmental efficiency in 2018]. Retrieved from: <http://edclub.com.ua/analytika/pozyciyi-ukrayiny-v-reytyngu-ekologichnoyi-efektyvnosti-u-2018-roci> [in Ukrainian].
20. Priorytety derzhavnoi polityky rozvytku promyslovykh klasteriv v Ukraini. [Priorities of state policy for the development of industrial clusters in Ukraine]. *Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen – National Institute for Strategic Achievements*. Retrieved from: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/rlasteru-daf36.pdf> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 14.09.2022

Посилання на статтю: Афанасьева О.К., Гречка С.В. Формування транспортно-логістичного річкового кластеру як шлях покращення внутрішньої водної галузі України // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць*, 2022. № 3 (80). С. 51-65. DOI 10.31375/2226-1915-2022-3-51-65.

Article received 14.09.2022

Reference a JournalArtic, Afanasieva O. & Grechka S. (2022). Formation of a transport and logistics river cluster as a way of improving the inland water industry of Ukraine. *Development of management and entrepreneurship methods on transport*. 3 (80), 51-65. DOI 10.31375/2226-1915-2022-3-51-65.