

Лифар Владислава Віталіївна,

*д-р екон. наук, доцент, завідувач кафедри маркетингу,
Запорізький національний технічний університет (м. Запоріжжя, Україна)*

ОЦІНКА МОЖЛИВОСТЕЙ ТРАНСПОРТНОЇ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ РЕГІОНУ

У статті запропоновано методикку оцінки можливостей транспортної кластеризації регіону через розрахунок низки відповідних коефіцієнтів, проведено оцінку за даними Запорізької області. Розкрито зміст принципів формування кластерів, запропоновано блок-схему алгоритму формування міжрегіонального транспортного кластера.

Ключові слова: транзитний потенціал регіону, транспортна кластеризація, транспортний комплекс, коефіцієнт транзитності, міжрегіональний транспортний кластер.

Постановка проблеми. Важливою передумовою розвитку економіки України за умов фінансово-економічної кризи стає проведення радикальних перетворень, особливо на регіональному рівні.

Одним зі стратегічних напрямів таких перетворень постає впровадження регіональних кластерних структур. Світовий досвід також показує, що кластеризація економіки країни є істотною умовою підвищення ефективності її розвитку як у цілому, так і окремих регіонів.

Розуміння кластерної компоненти розвитку економіки регіонів та формування регіональних кластерів в Україні виявилися відносно недавно. Тому розроблення основ кластеризації економіки, визначення елементів кластерного розвитку в окремих галузях і регіонах є актуальними на сьогоднішній день.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі організаційні та економічні аспекти кластерного розвитку регіонів висвітлено в працях таких українських вчених, як С. Соколенко [1], М. Войнаренко [2], В. Дубницький [3], Н. Мікула [4]. Зокрема, питанням формування транспортних кластерів присвячені праці С.І. Гриценка [5], І.М. Годя (транспортно-логістичний кластер) [6], С.В. Крижановського (морський кластер) [7], питанням транзитності міжнародних транспортних коридорів (МТК) України – праці М. Белоусова та І. Савенко [8]. Розробки зарубіжних учених (М. Портера [9], К. Кетельса [10], В. Прайса [11]) мають базовий характер, але не враховують конкретних вітчизняних умов, які склалися на сьогодні.

Тому багато питань, пов'язаних із розробленням кластерних структур, потребують більш детального дослідження. У попередніх напрацюваннях автора [12] було доведено перспективність та розкрито концептуальні положення створення транспортного кластера.

Однак перед його створенням у регіоні необхідно оцінити можливості транспортної кластеризації регіону, щоб зрозуміти, чи доцільним взагалі є його створення в даному регіоні.

Мета дослідження – запропонувати методикку оцінки можливостей транспортної кластеризації регіону.

Викладення основного матеріалу. Підсумовуючи дослідження українських учених, зарубіжний досвід, можна запропонувати низку показників для оцінки можливостей

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

транспортної кластеризації регіону, які є авторською пропозицією:

– коефіцієнт локалізації транспортної галузі на території області K_1 (розраховується як відношення питомої ваги транспорту в регіоні до питомої ваги транспорту в країні за обсягами реалізованої продукції);

– коефіцієнти транзитності території: K_2 (розраховується як відношення щільності транспортної мережі автомобільного і залізничного транспорту в регіоні до щільності відповідної транспортної мережі в країні) і K_2'' (розраховується як відношення обсягів транзитних перевезень територією регіону до обсягів транзитних перевезень територією країни);

– коефіцієнти міжрегіональної транспортної спеціалізації: K_3' (розраховується як відношення питомої ваги транспорту у ВРП до питомої ваги транспорту у ВВП за обсягами реалізованої продукції) та K_3'' (розраховується як відношення обсягів перевезених вантажів різними видами транспорту в регіоні до обсягів перевезень цих вантажів у країні);

– коефіцієнт обсягів перевезень на одного мешканця регіону K_4 (розраховується як відношення питомої ваги транспортної галузі регіону у відповідній структурі транспортної галузі країни до питомої ваги населення регіону в населенні країни).

Використання фахівцями запропонованих коефіцієнтів дозволить визначити не лише можливості транспортної кластеризації регіону, але й провідний вид транспорту у транспортному кластері. Для проведення розрахунків дані потрібно брати в середньому за останні 5-6 років.

Чим ближче отримані значення коефіцієнтів до одиниці, тим вища ймовірність транспортної кластеризації в регіоні.

Розрахунок коефіцієнта локалізації транспортної галузі на території області здійснюється за формулою (1):

$$K_1 = \frac{q_{ir}}{Q_r} \cdot \frac{q_i}{Q}, \quad (1)$$

де q_{ir} – обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) транспортними організаціями в регіоні, тис. грн; Q_r – загальний обсяг реалізованих послуг у регіоні, тис. грн; q_i – обсяг реалізованих послуг транспортними організаціями в країні, тис. грн; Q – обсяг реалізованих послуг у країні, тис. грн.

Результати розрахунку коефіцієнта локалізації транспортної галузі на території Запорізької області подано в табл. 1.

Згідно з отриманими розрахунками табл. 1 середнє значення K_1 за розглянутий період дорівнює 0,88, що свідчить про достатньо високу ступінь локалізації транспортної галузі на території Запорізької області.

Коефіцієнт транзитності території за видами транспорту розраховується за формулою (2):

$$K_2' = \frac{\rho_r}{\rho}, \quad (2)$$

де ρ_r – щільність транспортної мережі регіону, км/км²; ρ – щільність транспортної мережі країни, км/км².

Таблиця 1 – Дані для розрахунку коефіцієнта локалізації транспортної галузі [13; 14]

| Показник | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Обсяг реалізованих послуг у Запорізькій області, тис. грн | 3947438,6 | 4034695,1 | 4989004,3 | 5891278,7 | 6324179,7 | 5312310,9 |
| Обсяг реалізованих послуг транспортними організаціями у Запорізькій області, тис. грн | 969688,6 | 1074937,8 | 1423842,6 | 1757245,7 | 1968538,8 | 1495770,3 |
| Обсяг реалізованих послуг в Україні, тис. грн | 215801318,0 | 224583582,7 | 257123254,0 | 308160618,6 | 329175230,9 | 298891109,6 |
| Обсяг реалізованих послуг транспортними організаціями в Україні, тис. грн | 62904475,9 | 68573428,3 | 76356268,9 | 103116871,5 | 110502107,6 | 100556917,9 |
| K_l | 0,8 | 0,9 | 0,92 | 0,9 | 0,92 | 0,83 |

Для розрахунку щільності транзитної мережі доцільно скористатися формулою, запропонованою М. Белоусовим для визначення щільності магістралей МТК, скоригувавши її на предмет дослідження [8]. Зокрема, розрахунок щільності автомобільної транспортної мережі регіону здійснюється за формулою (3):

$$\rho_r^{aem} = \frac{l_r^{авт}}{S_r}, \quad (3)$$

де l_r^{aem} – загальна довжина автомобільних шляхів регіону, км; S_r – площа регіону, км².

Розрахунок щільності залізничної транспортної мережі регіону здійснюється за формулою (4):

$$\rho_r^{зал} = \frac{l_r^{зал}}{S_r}, \quad (4)$$

де $l_r^{зал}$ – загальна довжина залізничних шляхів регіону, км; S_r – площа регіону, км².

Аналогічно розраховується щільність транспортної мережі в країні для автомобільного та залізничного транспорту.

Використовуючи дані [15; 16], розрахуємо коефіцієнти транзитності території Запорізької області за видами транспорту:

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

для автомобільного транспорту $K_2' = \frac{6970,6}{27200} : \frac{169636,8}{603500} = 0,26 : 0,28 = 0,93$;

для залізничного транспорту $K_2' = \frac{989,5}{27200} : \frac{21644,4}{603500} = 0,036 : 0,036 = 1,0$.

Отримане значення коефіцієнтів K_2' за автомобільним транспортом майже дорівнює одиниці, а щодо залізничного, дорівнює одиниці, це свідчить про високі транзитні можливості території Запорізької області.

Коефіцієнт транзитності території за обсягами транзитних перевезень розраховується за формулою (5):

$$K_2'' = \frac{t_r}{T}, \quad (5)$$

де t_r – обсяги транзитних перевезень територією регіону; T – обсяги транзитних перевезень територією країни.

Розрахунок коефіцієнта транзитності території за обсягами транзитних перевезень здійснюється за даними табл. 2.

Таблиця 2 – Дані для розрахунку коефіцієнта транзитності території за обсягами транзитних перевезень [14]

| Показник | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Обсяги транзиту в Запорізькій області (дані митниці), т | 5116,4 | 1362,8 | 3576,7 | 1405,0 | 1357,4 | 1384,9 |
| Обсяги транзитних перевезень в Україні (без урахування трубопровідного транспорту), т | 101820,5 | 49551,6 | 52822,8 | 58123,5 | 47915,5 | 40877,4 |
| K_2'' | 0,05 | 0,03 | 0,07 | 0,024 | 0,03 | 0,034 |

Отримані значення показника транзитності K_2'' свідчать про те, що транзитні можливості регіону використовуються неповністю.

Коефіцієнт транспортної спеціалізації регіону розраховується за формулою (6):

$$K_3' = \frac{q_{ir}}{q_i} : \frac{ВРП}{ВВП}, \quad (6)$$

де q_{ir} – обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) транспортними організаціями в регіоні, тис. грн; q_i – обсяг реалізованих послуг транспортними організаціями в країні, тис. грн; $ВРП$ – валовий регіональний продукт, млн грн; $ВВП$ – валовий внутрішній продукт, млн грн.

Розрахунки коефіцієнта транспортної спеціалізації Запорізького регіону подано в табл. 3.

Таблиця 3 – Дані для розрахунку коефіцієнта міжрегіональної транспортної спеціалізації за обсягами реалізованих послуг [13; 14]

| Показник | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| Обсяг реалізованих послуг транспортними організаціями в Запорізькій області, тис. грн | 718871,7 | 969688,6 | 1074937,8 | 1423842,6 | 1757245,7 | 1968538,8 | 1495770,3 |
| Обсяг реалізованих послуг транспортними організаціями в Україні, тис. грн | 42207677,5 | 62904475,9 | 68573428,3 | 76356268,9 | 103116871,5 | 110502107,6 | 100556917,9 |
| ВРП, млн грн | 33158 | 42445 | 37446 | 42736 | 49525 | 54828 | 54663,5 |
| ВВП, млн грн | 720731 | 948056 | 913345 | 1082569 | 1302079 | 1411238 | 1454931 |
| K_3 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,45 | 0,5 | 0,4 |

Згідно з отриманими розрахунками таблиці 3 коефіцієнт K_3 у середньому дорівнює 0,5, це свідчить про те, що в Запорізькому регіоні частка транспорту в загальному обсязі виробництва є невисокою.

Показовими є проведені розрахунки додаткового коефіцієнта транспортної спеціалізації K_3'' (табл. 4).

Таблиця 4 – Дані для розрахунку коефіцієнта міжрегіональної транспортної спеціалізації за видами транспорту [14; 15]

| Показник | 2007 р. | 2008 р. | 2009 р. | 2010 р. | 2011 р. | 2012 р. | 2013 р. | k_{3ep}'' |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|-------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| Обсяги вантажних перевезень залізничним транспортом в Запорізькій області, тис. т | 18718,6 | 16890,9 | 12679,4 | 13548,2 | 15375,6 | 15190,1 | 14729,3 | — |
| Обсяги вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні, тис. т | 512500 | 498800 | 391200 | 432500 | 468400 | 457454,5 | 441800 | — |

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

Продовження табл. 4

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|
| $k_{3зал}''$ | 0,04 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 |
| Обсяги вантажних перевезень автомобільним транспортом у Запорізькій області, тис. т | 50745,6 | 59138,7 | 34413,0 | 64914,5 | 61838,2 | 51403,4 | 35073,5 | - |
| Обсяги вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні, тис. т | 169700 | 186600 | 140000 | 158200 | 178300 | 179000 | 183500 | - |
| $k_{3авт.}''$ | 0,3 | 0,3 | 0,25 | 0,4 | 0,35 | 0,29 | 0,19 | 0,3 |
| Обсяги переробки вантажів морським транспортом у Запорізькій області (без каботажу), тис. т | 2499,6 | 2585,8 | 2226,3 | 2180,7 | 2430,8 | 2453,6 | 2314,4 | - |
| Обсяги переробки вантажів морським транспортом в Україні (без каботажу), тис. т | 151776,3 | 163783,7 | 153085,7 | 145665,5 | 151911,6 | 152122,4 | 147115,8 | - |
| $k_{3мор}''$ | 0,02 | 0,02 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,02 | 0,016 | 0,02 |
| Обсяги вантажних перевезень авіаційним транспортом у Запорізькій області, тис. т | 1,4 | 1,3 | 1,2 | 0,5 | 0,4 | 0,6 | 0,5 | - |
| Обсяги вантажних перевезень авіаційним транспортом в Україні, тис. т | 104,0 | 102,1 | 85,1 | 87,9 | 92,1 | 122,6 | 100,0 | - |
| $k_{3авіа}''$ | 0,014 | 0,013 | 0,012 | 0,005 | 0,004 | 0,005 | 0,005 | 0,008 |
| Обсяги переробки вантажів річковим транспортом у Запорізькій області (без каботажу), тис. т | 1095,4 | 849,7 | 161,3 | 134,5 | 166,2 | 135,1 | 569,1 | - |
| Обсяги переробки вантажів річковим транспортом у країні (без каботажу), тис. т | 3783,9 | 3252,5 | 1745,8 | 1647,4 | 1394,5 | 1766,2 | 1670,9 | - |
| $k_{3річк}''$ | 0,29 | 0,26 | 0,09 | 0,08 | 0,12 | 0,08 | 0,34 | 0,18 |
| $K_3'' = k_{3зал}'' + k_{3авт.}'' + k_{3авіа}'' + k_{3мор.}'' + k_{3річк.}''$ | | | | | | | | 0,54 |

Коефіцієнт K_3'' дозволяє, по-перше, проаналізувати зміну вагомості кожного виду транспорту регіону в масштабах країни впродовж певного періоду часу; по-друге, визначити вид транспорту, що є провідним у регіоні. Розраховані коефіцієнти транспортної спеціалізації свідчать про перевагу автомобільного та річкового

транспорту. Крім того, частка автомобільного транспорту майже не змінювалася впродовж досліджуваного періоду, тоді як істотно зменшився коефіцієнт транспортної спеціалізації Запорізької області щодо авіаційного транспорту (з 0,014 до 0,005).

Коефіцієнт обсягів перевезень на одного мешканця регіону розраховується за формулою (7):

$$K_4 = \frac{q_{ir}}{q_i} \cdot \frac{n_r}{N}, \quad (7)$$

де q_{ir} – обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) транспортними організаціями в регіоні, тис. грн; q_i – обсяг реалізованих послуг транспортними організаціями в країні, тис. грн; n_r – кількість наявного населення регіону, тис. осіб; N – кількість наявного населення в країні, тис. осіб.

Розрахунок коефіцієнта обсягів перевезень на одного мешканця регіону за даними Запорізької області наведено у табл. 5.

Таблиця 5 – Дані для розрахунку коефіцієнта обсягів перевезень на одного мешканця регіону [13; 14]

| Показник | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| Обсяг реалізованих послуг транспортними організаціями в Запорізькій області, тис. грн | 718871,7 | 969688,6 | 1074937,8 | 1423842,6 | 1757245,7 | 1968538,8 | 1495770,3 |
| Обсяг реалізованих послуг транспортними організаціями в Україні, тис. грн | 42207677,5 | 62904475,9 | 68573428,3 | 76356268,9 | 103116871,5 | 110502107,6 | 100556917,9 |
| Кількість населення Запорізької області, тис. осіб | 1846,9 | 1832,9 | 1821,3 | 1811,7 | 1801,3 | 1791,7 | 1783,2 |
| Кількість населення України, тис. осіб | 46646,0 | 46372,7 | 46143,7 | 45962,9 | 45778,5 | 45633,6 | 45553,0 |
| K_4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,45 | 0,4 |

Згідно з отриманими розрахунками табл. 5 коефіцієнт K_4 у середньому також має невисоке значення – 0,46. Однак підсумковий коефіцієнт оцінки потенціалу транспортної кластеризації дорівнює $K = \frac{0,88 + 0,93 + 1,0 + 0,5 + 0,54 + 0,46}{6} = 0,72$ і свідчить про достатньо високі можливості створення транспортного кластера в Запорізькому регіоні.

Однак, враховуючи запропоновану у попередніх дослідженнях автора [17] територіальну стратегію інтеграції, доцільно розглянути можливість створення

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

міжрегіонального транспортного кластера, функціонування якого базуватиметься на принципах всебічних зв'язків, спільності та відповідності (табл. 6).

Передумовою формування міжрегіонального транспортного кластера повинні бути результати аналізу сусідніх регіонів (зокрема, Дніпропетровської області) стосовно стану транспортної інфраструктури, можливості транспортної кластеризації регіону, визначення провідного виду транспорту в регіоні. Це дозволить з'ясувати доцільність створення міжрегіонального транспортного кластера, а у разі позитивної відповіді – визначити стратегію розвитку, ядро і механізм функціонування кластера.

Таблиця 6 – Зміст принципів формування міжрегіонального транспортного кластера

| Транспортний кластер | Міжрегіональний транспортний кластер |
|---|--|
| <i>Принцип всебічних зв'язків</i> | |
| Підприємства та організації, що формують кластер, при здійсненні своєї господарської діяльності орієнтуються не лише на цілі власного розвитку, але й сприяють укріпленню горизонтальних зв'язків усередині кластера, забезпечують реалізацію проєктів, спрямованих на розвиток транспортної інфраструктури | Регіональні органи влади територій, об'єднаних у кластер, при формуванні своєї стратегії орієнтуються не лише на внутрішньорегіональний розвиток, але й на досягнення спільних інтересів |
| <i>Принцип спільності</i> | |
| Формування єдиної стратегії розвитку кластера всіма керівниками підприємств і організацій, що входять до його складу, з урахуванням потреб кожного учасника | Формування єдиної стратегії розвитку міжрегіонального кластера з урахуванням необхідності гармонізації економічних інтересів об'єднаних регіонів |
| <i>Принцип відповідності</i> | |
| Функціонування кластера повинно відповідати напрямам державної транспортної політики | Функціонування та розвиток міжрегіонального кластера повинні відповідати державним інтересам |

Базуючись на дослідженнях В. Дубницького [3], автором запропоновано блок-схему алгоритму формування міжрегіонального транспортного кластера (рис. 1).

Транспортний кластер визначено як інтеграційну форму господарювання, що дозволить об'єднати транспортні організації і спрямувати всі ресурси на розбудову транспортної і логістичної інфраструктури з урахуванням особливостей функціонування й розвитку транспортної інфраструктури, а саме: залежності формування транспортної інфраструктури від географічних особливостей регіону; соціальної складової функціонування галузі, що вимагає врахування соціального ефекту при прийнятті управлінських рішень стосовно розвитку транспортної інфраструктури; множини підвідомчої належності об'єктів транспортної інфраструктури, що значно ускладнює процес її управління, координацію її експлуатації, розвитку і фінансування; високої капітало- та фондомісткості транспортних об'єктів, тривалих термінів їх створення, державного регулювання інвестиційних процесів, пов'язаних із розвитком транспортної інфраструктури (банківські відсотки, амортизаційна політика, оподаткування та ін.); системного характеру складових елементів із глибоким взаємозв'язком та взаємозамінністю з чітко вираженими властивостями синергії та емерджентності.

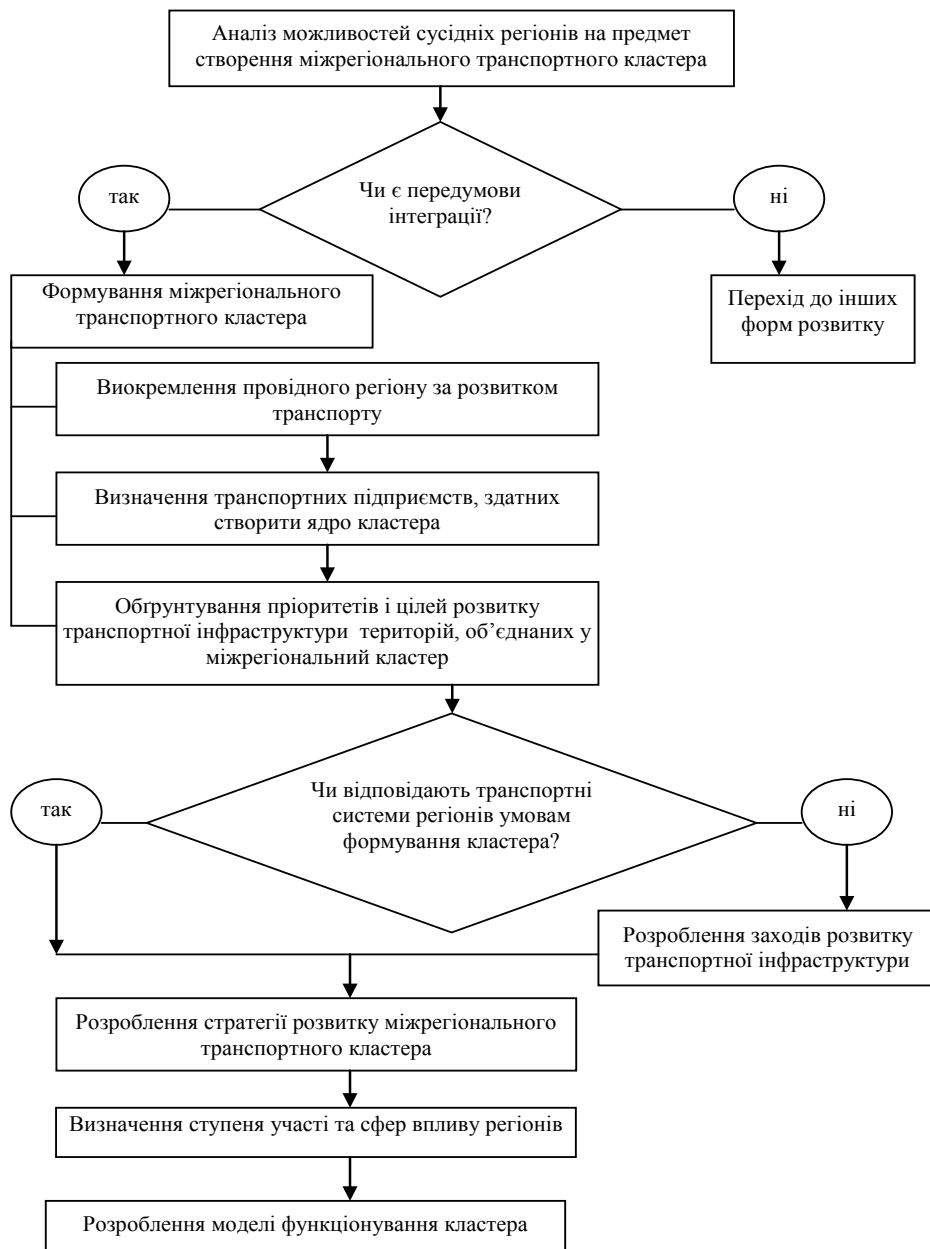


Рисунок 1 – Блок-схема алгоритму формування міжрегіонального транспортного кластера

Висновки. Отже, проведена оцінка можливостей транспортної кластеризації Запорізького регіону із розрахунком коефіцієнта локалізації транспортної галузі, коефіцієнта транзитності території, коефіцієнтів міжрегіональної транспортної

спеціалізації за обсягами реалізованих послуг та за видами транспорту, коефіцієнта обсягів перевезень на одного мешканця регіону, дозволяє стверджувати, що Запорізька область має достатньо високі показники транзитних можливостей, які на сьогодні використовуються недостатньо. Тому доцільним є створення міжрегіонального транспортного кластера, функціонування якого базуватиметься на принципах всебічних зв'язків, спільності та відповідності. Запропонований алгоритм формування міжрегіонального транспортного кластера передбачає позитивну відповідь на два запитання: «Чи є передумови інтеграції?», «Чи відповідають транспортні системи регіонів умовам формування кластера?», а також чітко показує послідовність кроків, що передують розробці моделі функціонування кластеру.

Предметом подальших досліджень стане розроблення механізму створення міжрегіонального транспортного кластера та методики оцінки результатів його функціонування.

1. Соколенко С.И. Производственные системы глобализации: Сети. Альянсы. Партнерства. Кластеры: Укр. контекст / С.И. Соколенко. – К. : Логос, 2002. – 645 с.
2. Войнаренко М. Кластери як полюси зростання конкурентоспроможності регіонів / М.Войнаренко // Економіст. – 2008. – №10. – С. 27-30.
3. Дубницький В.І. Економічний кластер як форма просторової організації виробничих сил / В.І. Дубницький // Прометей: регіональний зб. наук. праць з економіки. – Донецьк : ДЕГІ, 2009. – Вип. 3(30). – С. 60-65.
4. Мікула Н.А. Сучасні підходи до визначення сутності та класифікації кластерів / Н.А. Мікула, В.Б. Базилюк // Наукові записки. – Львів : УАД, 2011. – №. 1. – С. 138-145.
5. Гриценко С.І. Стратегія розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.05 / С.І. Гриценко. – Донецьк, 2011. – 41 с.
6. Годя І.М. Формування транспортно-логістичного кластера Закарпаття в контексті розвитку транскордонного співробітництва України: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.05 / І.М. Годя. – Ужгород, 2009. – 20 с.
7. Крыжановский С.В. Методические основы формирования морского кластера в Украине / С.В. Крыжановский // Экономические инновации. – Одесса : ИПРЭИ НАН Украины, 2007. – Вып. 32. – С. 130-137.
8. Белоусов Н.А. Транзитность магистралей международных транспортных коридоров Украины: критерии и основные показатели ее оценки / Н.А. Белоусов, И.И. Савенко // Экономические инновации. – Одесса : ИПРЭИ НАН Украины, 2000. – Вып. 8. – С. 34-44.
9. Porter M.E. Clusters and the New Economics of Competition / M.E. Porter // Harvard Business Review. – 1998. – P. 77-90.
10. Ketels C. Cluster Initiatives in Developing and Transition Economies / C. Ketels, G. Lindqvist, O. Solvell. – Stockholm : Center for Strategy and Competitiveness, 1-st ed., 2006. – 38 p.
11. Price W. Conceptual Approaches For the Clusters Formation in Khmelnytsky Region / W. Price // Економіст. – 2008. – №10. – С. 24-26.
12. Лифар В.В. Організаційно-правові аспекти формування транспортного кластера в регіоні / В.В. Лифар // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2014. – №2. – С.188-196.
13. Діяльність підприємств сфери послуг. Статистичний бюлетень / відп. за вип. І.В.Калачова. – Державна служба статистики України. – К., 2013. – 153 с.
14. Сайт Державної служби статистики України. Публікація документів. – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/operativ/menu/menu_u/tiz.htm.
15. Транспорт і зв'язок Запорізької області: стат. збірник / Держкомстат України. Головне управління статистики у Запорізькій обл.; за ред. В.П. Головешка. – Запоріжжя, 2012. – 79 с.
16. Регіони України 2011: стат. збірник / за ред. О.Г. Осауленка. – К.: Державна служба статистики України, 2011. – Ч. 2. – 783 с.
17. Лифар В.В. Обґрунтування вибору маркетингової стратегії використання транзитного потенціалу регіону / В.В. Лифар // Економічний аналіз. – 2014. – Т. 16. – №1. – С. 86-93.

В.В. Лифарь, д-р екон. наук, доцент, завідувач кафедри маркетинга, Запорозький національний технічний університет (г. Запоріжжя, Україна)

Оценка возможностей транспортной кластеризации региона

В статье предложена методика оценки возможностей транспортной кластеризации региона посредством расчета ряда соответствующих коэффициентов, проведена оценка по данным Запорозькой области. Раскрыто содержание принципов формирования кластеров, предложена блок-схема алгоритма формирования межрегионального транспортного кластера.

Ключевые слова: транзитный потенциал региона, транспортная кластеризация, транспортный комплекс, коэффициент транзитности, межрегиональный транспортный кластер.

V.V. Lyfar, Doctor of Economics, Associate Professor, Head of the Department of Marketing, Zaporizhzhya National Technical University (Zaporizhzhia, Ukraine)

Estimation of possibilities of region transport clusterization

The aim of the article. The aim of the article is to offer the method of estimation of region transport clusterization possibilities.

The results of the analysis. The row of indexes is offered for the possibilities estimation of region transport clusterization: coefficient of transport industry localization on the territory of region; coefficients of territorial transit; coefficients of an interregional transport specialization; coefficient of transportation volumes on one inhabitant of the region. For realization of calculations data there is a need to take on the average for 5-6 last years. Than the nearer got values of coefficients are to unit, the probability of a region transport clusterization is higher. The results of calculation of a transport industry localization coefficient on the territory of Zaporizhzhya area testify to high enough degree of transport industry localization on the region territory. The values of territory transit coefficients also testify to high transit possibilities of Zaporizhzhya region territory, which are used incompletely. The coefficient of an interregional transport specialization allows, at first, to analyse the change of every type of region transport ponderability in the scales of country during the certain period of time; secondly, to define the type of transport, which conducts in a region. The expected coefficients of a transport specialization specify on the advantage of motor and river transport. In addition, the part of motor transport did not almost change during the investigated period, while the coefficient of a transport specialization of Zaporizhzhya region on an aviation transport diminished substantially. According to calculations the final coefficient of region transport clusterization potential estimation specifies on high enough possibilities of transport cluster creation in the Zaporizhzhya region. Therefore the possibility of interregional transport cluster creation is considered, the functioning of which will be based on principles of comprehensive connections, community and accordance. Pre-condition of interregional transport cluster forming must be results of analysis of nearby regions (in particular, Dnepropetrovsk area) in relation to the state of a transport infrastructure, possibility of a region transport clusterization, determination of leading type of transport in a region. It will allow to find out the expediency of interregional transport cluster creation, and in the case of positive answer – to define strategy of development, kernel and mechanism of cluster functioning.

Conclusions and directions of further researches. Conducted estimation of Zaporizhzhya region transport clusterization possibilities based on the calculation of transport industry localization coefficient, the coefficient of territorial transit, the coefficients of an interregional transport specialization after the volumes of realized services and after the types of transport, the coefficient of transportation volumes on one inhabitant of region, allows to assert that the Zaporizhzhya area has high enough indexes of transit possibilities, which are used not enough for today. Therefore the creation interregional transport cluster is expedient, functioning of which will be built on the principles of comprehensive connections, community and accordance. The offered algorithm of interregional transport cluster forming clearly shows the sequence of steps, which is preceded to the development of cluster functioning model.

Keywords: transit potential of region, transport clusterization, transport complex, coefficient of transit, interregional transport cluster.

1. Sokolenko, S.I. (2002). *Proizvodstvennye sistemy hlobalizatsyi: Seti. Aliansy. Partnerstva: Ukr. kontekst [Productive systems of globalization: Networks. Alliances. Partnerships. Clusters: Ukrainian Context]*. Kyiv: Lohos [in Russian].

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

2. Voinarenko, M. (2008). Klasteri yak poliusy zrostantia konkurentospromozhnosti rehioniv [Clusters as the poles of regions' competitiveness growth]. *Ekonomist – Economist*, 10, 27-30 [in Ukrainian].
3. Dubnitskii, V.I. (2009). Ekonomichnii klaster yak forma prostorovoi orhanizatsii vyrobnychyl syl [Economic cluster as a form of spatial organization of productive forces]. *Prometei – Prometej*, 3(30), 60-65 [in Ukrainian].
4. Mikula, N.A., & Bazyliuk, V.B. (2011). Suchasni pidhody do vyznachennia sutnosti ta klasyfikatsii klasteriv [The modern approaches to the determination of essence and classification of clusters]. *Naukovi zapysky – Scientific notes*, 1, 138-145 [in Ukrainian].
5. Hrytsenko, S.I. (2011). Stratehiia rozvytku transportno-lohistychnyl klasteriv v Ukraini [Strategy of transport-logistic clusters development in Ukraine]. *Extended abstract of Doctor's thesis*. Donetsk: DonIEPD [in Ukrainian].
6. Hodia, I.M. (2009). Formuvannia transportno-lohistychnoho klasteru Zakarpattia v kontesti rozvytku transkordonnoho spivrobitnytstva Ukrainy [The transport-logistic cluster forming of Zakarpattia in the context of development of transfrontal collaboration of Ukraine]. *Extended abstract of candidate's thesis*. Uzhhorod: UNU [in Ukrainian].
7. Kryzhanovskiy, S.V. (2007). Metodicheskie osnovy formirovaniia morskoho klastera v Ukraine [Methodical bases of the marine cluster forming in Ukraine]. *Ekonomicheskie innovatsyi – Economic innovations*, 32, 130-137 [in Russian].
8. Belousov, N.A., & Savenko, I.I. (2000). Tranzitnost mahistrali mezhdunarodnykh transportnykh koridorov Ukrainy: kriterii i osnovnye pokazateli ee otsenki [Transit of Ukrainian International Transport Corridors Highways: Criteria and Basic Indexes of its Estimation]. *Ekonomicheskie innovatsii. – Economic Innovations*, 8, 34-47 [in Russian].
9. Porter, M.E. (1998). Clusters and the New Economics of Competition. *Harvard Business Review*, 77-90 [in English].
10. Ketels, C., Lindqvist, G., & Solvell, O. (2006). Cluster Initiatives in Developing and Transition Economies. *Stockholm: Center for Strategy and Competitiveness, 1-st ed.* [in English].
11. Price, W. (2008). Conceptual Approaches For the Clusters Formation in Khmelnytsky Region. *Ekonomist – Economist*, 10, 24-26 [in English].
12. Lyfar, V.V. (2014). Orhanizatsiino-pravovi aspekty formuvannia transportnoho klasteru v rehioni [Organizational and legal aspects of region transport cluster forming]. *Marketynh i menedgment innovatsii. – Marketing and Management of Innovations*, 2, 188-196 [in Ukrainian].
13. Kalachova, I.V. (Eds.). (2013). *Diialnist pidpryemstv sfery posluh. Statystychnyi biuletyn [Activity of service business enterprises. Statistical bulletin]*. Kyiv: Derzhavna sluzhba statistiki Ukrainy [in Ukrainian].
14. Sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy. Publikatsiia dokumentiv [Site of Government of Ukraine Statistics. Publication of Documents]. *ukrstat.org*. Retrieved from http://ukrstat.org/uk/operativ/menu/menu_u/tiz.htm [in Ukrainian].
15. Holoveshko, V.P. (Eds.). (2013). *Transport i zviazok Zaporizkoi oblasti: statystychnyi zbirnyk [Transport and connection of the Zaporizhzhya area: statistical collection]*. Zaporizhzhia: Derzhkomstat Ukrainy. Holovne upravlinnia statystyky Zaporizkoi oblasti [in Ukrainian].
16. Osaulenko, O.H. (Eds.). (2011). *Rehiony Ukrainy 2011: statystychnyi zbirnyk [Regions of Ukraine 2011: statistical collection]*. (Vol. 1-2). Kyiv: Derzhavna sluzhba statistiki Ukrainy [in Ukrainian].
17. Lyfar, V.V. (2014). Obhruntuvannia vyboru marketynhovoii stratehii vykorystannia tranzytnoho potentsialu rehionu [Substantiation of marketing strategy choice of region transit potential use]. *Ekonomichnyi analiz – Economic Analysis*, 16(1), 86-93 [in Ukrainian].

Отримано 08.08.2014 р.