

УДК 338.47(047.31)

Євген Сич
Олена Бойко
Ірина Дідовець

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ СУБ'ЄКТІВ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

У статті досліджуються процеси інтеграційної взаємодії суб'єктів на ринку транспортних послуг. Розглянуто способи інтеграції суб'єктів у ринковий простір, види та форми організаційних утворень на ринку. Особливу увагу приділено мережевим формам співпраці та партнерства, зокрема особливостям формування підприємницьких мереж і транспортно-логістичних кластерів.

Ключові слова: ринок транспортних послуг, інтеграція, взаємодія, партнерство, мережа, кластер.

В статье исследуются процессы интеграционного взаимодействия субъектов на рынке транспортных услуг. Рассмотрены способы интеграции субъектов в рыночное пространство, виды и формы организационных образований на рынке. Особое внимание уделено сетевым формам сотрудничества и партнерства, в частности особенностям формирования предпринимательских сетей и транспортно-логистических кластеров.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг, интеграция, взаимодействие, партнерство, сеть, кластер.

The article examines the processes of integration of subjects in the transport market. The methods of subject's integration to the marketplace, types and forms of organizational structures on the market are discussed in this article. Special attention is given to network forms of cooperation and partnership, in particular to the features of business networks and transportation-logistics clusters formation.

Key words: transport market, integration, cooperation, partnership, network, cluster.

Постановка проблеми. Ринок транспортних послуг (РТП) є однією з найбільш значущих підсистем національної економіки; його сталий розвиток є гарантією єдності економічного простору країни, вільного переміщення товарів і послуг, конкуренції та свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності держави та національної безпеки, поліпшення умов і рівня життя населення.

Сучасна динаміка ринкових відносин, глобалізація міжнародного бізнесу, ресурсні обмеження, а також впровадження новітніх комунікаційних й інформаційних технологій призводять до суттєвого зростання швидкості матеріальних і фінансових потоків, що визначає необхідність зміни способів і форм організації взаємодії суб'єктів на РТП. Адже сьогодні існує певна невідповідність моделі поведінки

© Сич Є. М., Бойко О. В., Дідовець І. В., 2013

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

основних суб'єктів транспортного ринку новим умовам господарювання. Це зумовлено, насамперед тим, що як у теорії, так і на практиці, ринок розглядається як система господарювання, що заснована виключно на конкуренції та домінуванні конкурентних відносин над відносинами співробітництва. Саме тому до недавнього часу в ринковому просторі превалювала дезінтеграційна тенденція з прагненням суб'єктів ринку до автономних дій та недовірою по відношенню до інших його учасників. Наслідком цього стала відсутність скоординованих взаємовідносин суб'єктів РТП на засадах інтеграції та співпраці.

Разом з тим, успішна практика функціонування галузевих ринків, і, зокрема, РТП в економічно розвинених країнах формує зовсім інше уявлення про взаємини підприємств у ринковому середовищі. Передусім ідеться про баланс партнерської та конкурентної складових у відносинах суб'єктів ринку, що виявляється у різних організаційних формах. При цьому такий баланс все більшою мірою зміщується в бік партнерських відносин, які можуть бути реалізовані лише в процесі інтеграційної взаємодії суб'єктів РТП.

Між тим проведений критичний аналіз досліджень в галузі інтеграційної взаємодії суб'єктів РТП довів, що вони містять чимало дискусійних і невирішених питань, що відображають недостатню ступінь пізнання порушених проблем, зокрема, відсутній методологічний підхід до типологізації інтеграційних утворень, оцінці ефективності таких інтеграційних об'єднань тощо.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженню суті, причин виникнення та особливостей різноманітних інтеграційних форм взаємодії суб'єктів ринку, і зокрема у вигляді мережевих структур присвячені роботи багатьох провідних закордонних і вітчизняних економістів. Найбільш повне відображення питань інтеграційного розвитку можна знайти в набутках інституціональної теорії (А. Аузан, В. Вольчик, А. Гриценко, В. Дементьев, Р. Коуз, Д. Львов, Р. Нельсон, С. Уинтер, Р. Нурсев, А. Олейник, Е. Фурботн, Р. Ріхтер, А. Шаститко) хоча й при певній обмеженості розгляду трансформаційних витрат і особливостей інтеграції технологічних процесів. На особливу увагу заслуговують праці А. Ігнатюк, М. Кастельса, А. Олійника, М. Піоре, Д. Старка, К. Менарда, Д. Ернста, М. Ханни та ін. Не меншу зацікавленість в наукових колах викликає і феномен концентрації ринку. Так, дана проблематика розкривається у роботах В. Базилевича, А. Герасименко, В. Лагутіна, В. Осецького, Ю. Уманціва, Г. Филюк тощо.

Також можна відзначити прихильність дослідників до розгляду феномену інтеграційної взаємодії у формі кластерних (Н. Волкова, Н. Внукова, Д. Старк, Т. Сахно, С. Соколенко, В. Третьак, Т. Цихан) і мережних (Г. Градосельська, А. Єгоров, С. Карделл, С. Куш, О. Менкур, Л. Нікулін, Х. Олдрич, С. Парінов, В. Радаєв, Й. Рюегг-Штюрм, Л. Сміт-Дор) утвореннях та через виникнення альянсів (Б. Гаррет, П. Дюссож, В. Кастен, Р. Уоллес, Р. Уелборн, Л. Чепурда, О. Чернега). Дані розробки переважно орієнтовані на оперативні аспекти взаємодії чи відображення фактичного стану та динаміки розвитку даних утворень. Серед вчених, які концентрують свою увагу на проблемі формування логістичних кластерів, слід відзначити С.І. Гриценка, Л.А. М'яникову та ін.

Визнаючи значимість фундаментальних теоретичних і емпіричних наукових досліджень розвитку інтеграційних форм взаємодії ринкових суб'єктів, і зокрема, у вигляді мережевих структур і кластерної форми, слід відзначити відсутність відповідних досліджень на ринку транспортних послуг.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Багатоваріантність і складність міжфірмових зв'язків, що спираються на сучасні управлінські та технологічні рішення, визначають актуальність і необхідність дослідження організаційно-економічних особливостей взаємодії суб'єктів ринку транспортних послуг, що зумовило **мету написання цієї роботи.**

Результати досліджень. Сучасна інформаційна революція, розгортання кібернетичного простору й інтенсивний розвиток комунікаційних мереж, призвели до розбудови та формування мережевої економіки, ключовою характеристикою якої є прискорення динамізму економічних і соціальних процесів, що пов'язано з компресією часу та простору, витoki яких, в свою чергу, криються в зміні кількісних й якісних параметрів комунікаційно-інформаційного обміну.

Ринок, будучи за своєї сутності перш за все комунікативним механізмом і невід'ємний атрибутом економіки обмінних операцій не може не вписуватися у загальну логіку еволюції суспільно-економічних відносин; відповідно змінюються характеристики ринкового обміну та формується «новий» комунікаційний простір ринку, що зумовлює трансформацію принципів, методів та способів взаємодії його суб'єктів.

У зв'язку з цим поширення інтеграційних форм взаємодії суб'єктів ринкових відносин слід розглядати як закономірну та невід'ємною характеристику сучасного етапу розвитку економіки. На даний час у світовій практиці склалися різноманітні типи інтеграційних компаній, що розрізняються в залежності від цілей співпраці, характеру відносин між їх учасниками, ступеня самостійності суб'єктів, які входять в об'єднання тощо. До таких інтеграційних утворень належать: стратегічні альянси, консорціуми, картелі, синдикати, пули, асоціації, корпорації, конгломерати, трести, концерни, холдинги, ФПГ, інтегровані бізнес-групи і т.п. Проте в умовах подальшого розвитку мережевої економіки ускладнюється характер взаємозв'язків між суб'єктами ринкових відносин та відбувається збільшення різноманіття форм їх об'єднань.

Симптоматично, що у транспортній сфері також спостерігаються серйозні зміни, пов'язані з впровадженням базових принципів ведення бізнесу, основу яких складає концепція формування взаємодії ринкових суб'єктів. При цьому сучасні емпіричні дослідження показують, що в даний час на РТП відбувається розширення спектру організаційних альтернатив, перш за все за рахунок інтенсивного розвитку різних форм мережевої взаємодії його суб'єктів. Такі організаційні структури активно формуються як в рамках транспортної галузі, так і на міжгалузевому рівні й успішно діють не тільки в межах обмежених територій, а й на міждержавному та міжрегіональному рівнях.

Саме тому при розробці стратегії розвитку ринку транспортних послуг необхідно врахування означених тенденцій, що вимагає визначення цілей і характеру взаємовідносин суб'єктів ринку, виявлення принципів ринкових взаємодій і проектування моделей розвитку ринкових комунікацій.

Як відомо, тип і організація взаємовідносин суб'єктів на ринку зумовлюються способом їх інтеграції в ринковий простір. Виділяють три основних способи інтеграції економічних суб'єктів у ринковий простір: інсорсинговий, аутсорсинговий і мережевий.

Інсорсинговий спосіб інтеграції у ринковий простір притаманний тим економічним суб'єктам, характерними ознаками діяльності яких є: внутрішньо замкнутий тип виробництва, зовнішній тип управління, реалізація послуг шляхом просування від виробника до споживача, виробничо-технологічний тип кооперації, товарно-

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

ресурсний характер конкуренції, матеріально-речовинний характер інвестування.

Розвиток ринку транспортних послуг при використанні інсорсингового способу інтеграції відбувається за допомогою концентрації. Концентрація може здійснюватися як по вертикалі та технологічному ланцюжку, так і по горизонталі, в напрямку своїх конкурентів. Для транспортних організацій це найбільш поширений тип інтеграції в ринок транспортних послуг.

Аутсорсинговий спосіб інтеграції у ринковий простір є характерним для тих економічних суб'єктів, у яких відкритий тип виробництва, комбінований тип управління з елементами самоврядування, зустрічний тип реалізації послуг (на замовлення), функціональний характер кооперації, комбінований товарно-ресурсний і функціональний характер конкуренції.

Розвиток ринку транспортних послуг при використанні аутсорсингового способу інтеграції відбувається за допомогою кооперації. Кооперація здійснюється на контрактній основі сторонніми організаціями, а також шляхом об'єднання з іншими підприємствами та організаціями. Даний вид інтеграції більшою мірою є характерним для транспортно-експедиційних підприємств.

Мережевий спосіб інтеграції у ринковий простір притаманний тим економічним суб'єктам, у яких: розподілений тип виробництва, самоврядування, реалізація послуг від споживача до виробника, інформаційно-логістичний характер кооперації, функціональний характер конкуренції, патисипативний характер інвестування.

Розвиток ринку транспортних послуг при використанні мережного способу інтеграції відбувається за допомогою комбінування, що здійснюється як шляхом поєднання бізнес-процесів декількох організацій (структурне комбінування), так і шляхом організації взаємодії учасників ринку за допомогою Інтернету (наприклад, віртуальне комбінування). Наприклад, економічний суб'єкт, який може так сформулювати свою діяльність, що всі його внутрішні процеси будуть здійснюватися сторонніми організаціями, зможе інтегруватися у ринковий простір віртуально. Прикладами таких організацій сьогодні можуть служити деякі транспортно-логістичні компанії.

Інтеграція на ринку транспортних послуг являє собою об'єднання економічних суб'єктів /або елементів для досягнення загальних цілей його сталого розвитку.

Інтеграція як процес об'єднання, утворення чогось цілого з окремих самостійних суб'єктів ринку транспортних послуг для досягнення певних цілей можлива у вигляді *кооперації*, або *концентрації*, визначення понять яких представлено на рис. 1.



Рис. 1. Напрями інтеграції на ринку транспортних послуг

До основних причин, що спонукають суб'єктів ринку транспортних послуг до

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

інтеграції можна віднести наступні:

1. Скорочення витрат за рахунок:

- економії на масштабі виробництва (знижується середня величина витрат на одиницю виробленої транспортної послуги) ;
- ліквідації дублюючих функцій (скорочення витрат на управління внаслідок скорочення керуючого та обслуговуючого персоналу);
- отримання переваг на ринку капіталу (кращі умови кредитування для великих суб'єктів ринку);
- усунення неефективності управління транспортним виробництвом (в експлуатації рухомого складу; в організації його ремонту та обслуговування; побудови роботи з постачальниками і клієнтами).

2. Збільшення надходжень унаслідок:

- взаємодоповнюваності ресурсів суб'єктів ринку;
- отримання великих замовлень на надання транспортних послуг;
- посилення ринкової влади і впливу на ринок транспортних послуг;
- диверсифікації виробництва суб'єктів;
- доступу до комерційної інформації інших суб'єктів ринку.

3. Захист учасників ринку від небажаного поглинання.

4. Захист учасників ринку при експансії міжнародних транспортних компаній.

Означені вище причини, що виступають спонукальними мотивами інтеграції суб'єктів ринку транспортних послуг впливають на трансформацію цілей розвитку, до яких можна віднести:

- сегментацію існуючих ринків з метою захоплення нових груп клієнтури, що є споживачами транспортної продукції;
- диверсифікацію виробництва шляхом надання нових видів послуг, як пов'язаних з основним профілем, так і не пов'язаних з ним;
- зростання обсягів реалізації транспортної продукції за рахунок нарощування обсягів існуючого виробництва для діючого ринку;
- орієнтацію виробництва на просування транспортних послуг на нові ринки і т.д.

Слід зауважити, що форми інтеграційної взаємодії суб'єктів РТП відрізняються за характером контролю над ринковою ситуацією. За цією ознакою розрізняють:

1) об'єднання суб'єктів ринку шляхом горизонтальної інтеграції, яке включає в учасників, що надають послуги одного цільового призначення. Це дозволяє знижувати виробничі витрати завдяки збільшенню обсягів виробництва послуг, а також знижувати накладні витрати при виконанні спільних загальних функцій (маркетинг, закупівля, реклама, збут). В умовах особливо гострої конкуренції до переваг такої інтеграції можна віднести можливість створення стратегічних альянсів суб'єктів ринку для завоювання конкурентних переваг та захисту інтересів. На ринку транспортних послуг прикладом горизонтальної інтеграції може служити рівноправне об'єднання транспортних підприємств, що здійснюють перевезення вантажів.

2) об'єднання суб'єктів ринку шляхом вертикальної інтеграції включає в себе тих з них, які здійснюють різні, але послідовні, стадії надання тієї чи іншої послуги або, інакше кажучи, об'єднання, що складається з учасників виробничого ланцюжка, тобто від виробника до споживача. Дане об'єднання підвищує конкурентоспроможність, адже надає можливість спільного коригування обсягів роботи при існуючому гарантованому мінімумі обслуговування. Прикладом вертикального об'єднання на ринку транспортних послуг є інтеграція його суб'єктів, що здійснюють вантажні перевезення, з підприємством – експедитором .

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

3) об'єднання суб'єктів ринку шляхом конгломератної інтеграції включає в себе учасників, не пов'язаних технологічно. Дана інтеграція здійснюється для зниження фінансового та операційного ризику шляхом диверсифікації діяльності. Конгломератними об'єднаннями на ринку транспортних послуг можна вважати об'єднання підприємства, що здійснюють вантажні перевезення, з торговельно-оптовим підприємством або яким-небудь іншим підприємством, не пов'язаним з транспортним процесом.

Інтеграційні форми організації ринку транспортних послуг, що розрізняються за рівнем контролю над діяльністю учасників ринку, можна об'єднати в три основні групи:

- 1) асоціації об'єднання;
- 2) партнерські мережі та альянси;
- 3) корпоративні структури.

Асоціації (союзи) – форми об'єднання суб'єктів ринку, є некомерційними організаціями. Суб'єкти ринку транспортних послуг з метою координації їх підприємницької діяльності, а також представлення і захисту загальних майнових інтересів можуть за договором між собою створювати об'єднання у формі союзів або асоціацій (наприклад, Асоціації міжнародних експедиторів України, Українська логістична асоціація). На рис. 2. надано різні можливі форми та види інтеграційних об'єднань, цілі, взаємозв'язки між учасниками та можливі інструменти формування.

Асоціативні об'єднання суб'єктів ринку, залежно від поставлених цілей можна умовно поділити на організації лобіювання, організації саморегулювання ринку та організації співрегулювання ринку. Якщо галузева асоціація ставить за основну мету представництво та захист інтересів членів організації, то дана асоціація виступає на ринку в якості лобістської організації. Навпаки, якщо організація побудована заради координації підприємницької діяльності і опосередковано виконує захист інтересів членів організації, дана асоціація може бути організацією саморегулювання ринку, або організацією співрегулювання ринку.

Асоціацію суб'єктів ринку можна вважати організацією саморегулювання, якщо її учасники делегували їй право на виконання таких функцій як: розробка системи правил ділової практики; моніторинг за дотриманням цих правил; вироблення і застосування системи санкцій за порушення правил; формування власної процедури позасудового вирішення спорів, як між членами асоціацій, так і з аутсайдерами.

На сучасному ринку його учасники все частіше будують свої взаємодії з іншими суб'єктами ринку на основі партнерства (співпраці). Результатом цієї тенденції стало створення партнерських мереж та альянсів. У науковій літературі дані форми інтеграції отримали такі назви, як *підприємницькі мережі* та *кластерів*.

Об'єднання учасників ринку транспортних послуг, що базується на положеннях мережевого підходу отримало широке поширення як в міжнародній господарській практиці останніх десятиліть, так і у вітчизняній практиці господарювання.

Мережевий підхід реалізує концепцію взаємодії, яка спирається на ряд ключових ознак, властивих сучасному підприємництву:

– схожість цільових орієнтирів реально функціонуючих ринкових суб'єктів (наприклад: забезпечення конкурентних переваг, оптимального використання ресурсів, зміцнення ринкових позицій і т.п.);

– необхідність використання заходів державної підтримки;

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

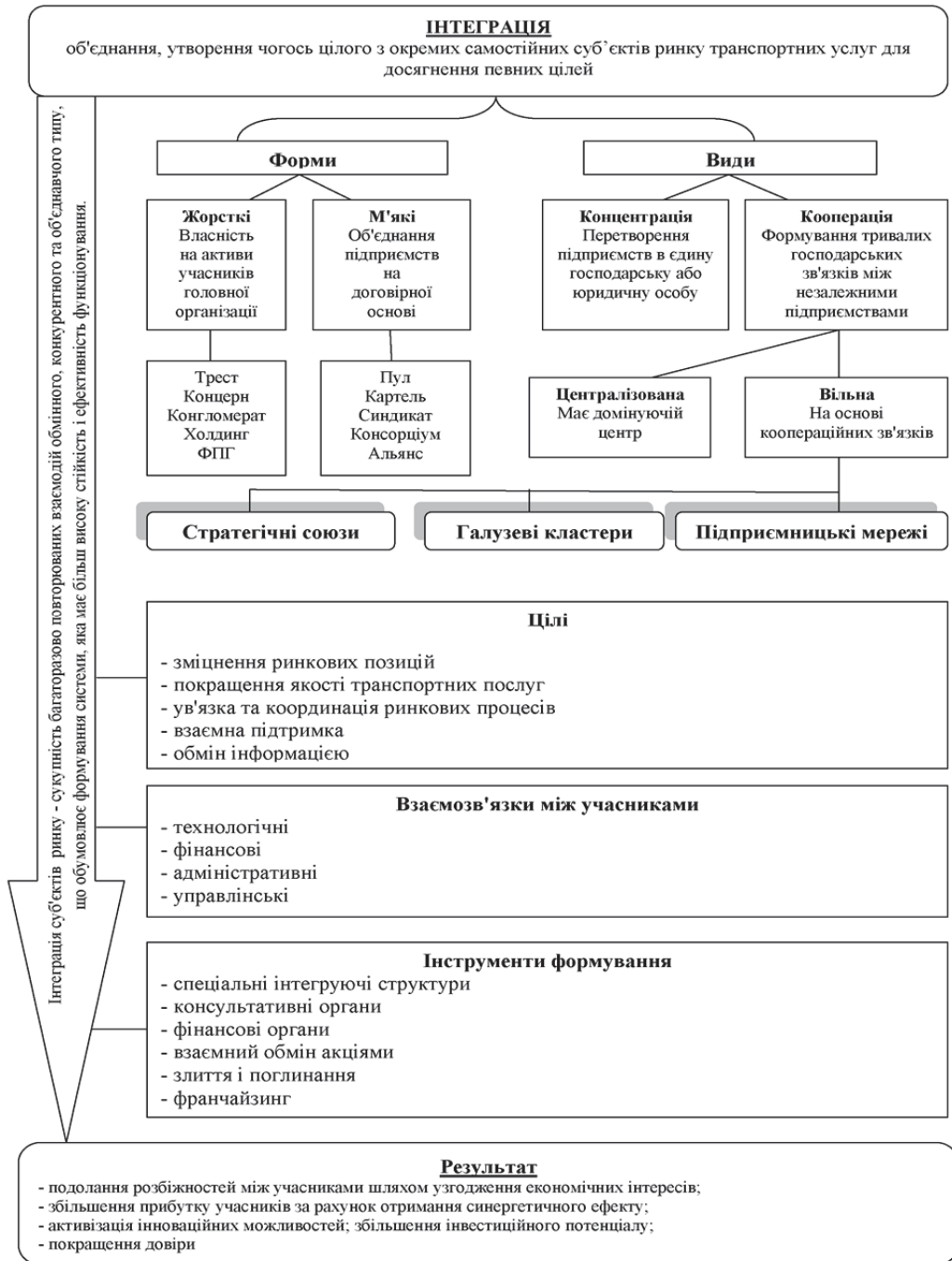


Рис. 2. Економічна сутність процесу інтеграції суб'єктів ринку транспортних послуг

– необхідність залучення інвестицій в умовах ринків (до числа яких належить, зокрема, сфера транспортного обслуговування);

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

- необхідність активізації інноваційних можливостей;
- розвиток інформаційно-комунікаційних технологій;
- прагнення до отримання синергетичного ефекту;
- розвиток концепції бенчмаркінгу, що орієнтований на вивчення і конструктивне використання досвіду лідерів ринку;
- розвиток ринкових взаємин і партнерства.

Специфікою мережевого підходу є інтеграція галузевих і територіальних аспектів, можливість більш повного використання інфраструктурного потенціалу, а також здатність до зміни конфігурації (структури) ринкової мережі: заміні елементів, приєднанню додаткових елементів тощо. Об'єднання зусиль підприємців, органів управління, суб'єктів інвестиційної та інноваційної діяльності на певній території дає значні переваги в конкурентній боротьбі та раціоналізації виробничих і ринкових процесів. Таке об'єднання зусиль у деяких країнах виявилось досить ефективним з точки зору реалізації програм економічного розвитку певних галузей і регіонів.

На ринку транспортних послуг прикладами таких об'єднань стали транспортно-логістичні кластери (ТЛК), що функціонують, як правило, на регіональному рівні. Сьогодні в Україні успішний розвиток ТЛК здійснюється в тих регіонах, де виявлено конкурентні переваги компаній з урахуванням їх територіального розміщення. Серед вже діючих у транспортно-логістичній сфері кластерів, слід виділити, тільки два – ТЛК «Закарпаття» та ТЛК «Південні ворота України» (м. Херсон). Концепцію об'єднання інтеграційних зусиль через кластери використовують й інші регіони країни, зокрема Запорізька область, як платформа, в рамках якої проводиться пошук найбільш придатних для даного регіону моделей об'єднання ресурсів.

ТЛК, як мережева форма організації взаємовідносин суб'єктів, що діють на транспортному ринку, утворюються як сукупність принципово рівноправних і незалежних партнерів, між якими встановлені взаємозв'язки, засновані на взаємних зобов'язаннях і відповідальності, що функціонують за рахунок наявних ресурсів. Формування ТЛК може бути наступним етапом розвитку регіональних транспортно-логістичних систем на принципах добровільного об'єднання фірм, що є їх ланками і які зберігають свою незалежність в цьому співтоваристві, сприяючи більш ефективнішому використанню транспортно-логістичного потенціалу.

Формування кластеру пов'язане з налагодженням співробітництва між його учасниками, в результаті чого формуються економічні, технологічні й організаційні умови для спільної діяльності. Стосунки усередині транспортно-логістичних кластерів засновані на довірчій взаємодії з перевізниками, клієнтами, посередниками, митницею, банком і низкою інших контрагентів. Розвиток ТЛК здійснюється також на основі укладання партнерських угод між різними галузями транспорту задля: надання комплексних послуг споживачам, розробки схеми взаємодії між ними; створення єдиної логістичної бази даних для оптимального вибору маршрутів перевезення вантажів клієнтів і аналізу всіх наданих транспортних послуг; аналізу вантажопотоків, створення та розвитку єдиної транспортної інфраструктури.

У забезпеченні єдності ТЛК суттєву роль відіграють органи державної влади та місцевого управління, створюючи рамкові умови взаємодії учасників цього інтеграційного утворення, формуючи міжнародний імідж і розвиваючи транспортну інфраструктуру. Крім того, заходи з боку держави стосуються стимулювання розвитку трьох чинників конкурентоспроможності кластеру – людських ресурсів, інфраструктури та науково-дослідного потенціалу, що створюють факторні умови інноваційного розвитку кластеру.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Отже, розвиток ринку транспортних послуг на принципах мережевого підходу формує структуру, в яку утворюють суб'єкти, організації та підприємства, об'єднаними єдиними матеріальними, інформаційними, фінансовими потоками, що взаємодіють на засадах співпраці та партнерства. На РТП кластер концентрує в собі: ринкових суб'єктів, що формують, перетворюють і поглинають матеріальні потоки – виробників, комерційних посередників і споживачів; транспортні та експедиторські компанії, складські комплекси, розподільчі центри та термінали; інституційні органи; допоміжні організації (наприклад, ремонтно-сервісні підприємства); організації, які надають супутні послуги (наприклад, страхові) та ін. Кінцевою метою, або основною ідеєю використання мережевого підходу є підвищення рівня конкурентоспроможності усіх учасників кластеру за рахунок: ефекту масштабу, зниження витрат, спільних проектів та оптимізації виробничих ланцюжків і структур, доступу до специфічних матеріальних і людських ресурсів, обміну знаннями і технологіями.

Отже, при можливості альтернативного використання різних форм та видів інтеграційної взаємодії суб'єктів РТП акцент має бути зроблений на мережеві форми співпраці, як найбільш прогресивним способом забезпечення стійкого та безпечного функціонування ринку, на якому гарантовано й ефективно задовольняється попит на транспортні послуги, що спирається на оновлену систему пріоритетів.

Висновки та пропозиції. Розвиток РТП з використанням різних видів інтеграційної взаємодії учасників ринку є однією з найважливіших тенденцій розвитку економіки. При розробці стратегії розвитку ринку транспортних послуг необхідно врахування означених тенденцій, що вимагає визначення цілей і характеру взаємовідносин суб'єктів ринку, виявлення принципів ринкових взаємодій і проектування моделей розвитку ринкових комунікацій. Проведений аналіз вищенаведених способів взаємодії економічних суб'єктів РТП показує, що найбільш оптимальним напрямком формування інтеграційних об'єднань в сучасних умовах стає формування підприємницьких мереж і кластерів, зокрема транспортно-логістичних, що базується на положеннях мережевого підходу.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Пилипенко А. А.* Стратегічна інтеграція підприємств: механізм управління та моделювання розвитку: [монографія] / А. А. Пилипенко. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2008. – 408 с.
2. *Асаул А. Н.* Методологические аспекты формирования и развития предпринимательских сетей [монографія] / А.Н. Асаул, Е.Г. Скуматов, Г.Е. Локтеева. Под ред. д. э. н., проф. А.Н. Асаула. – СПб.: «Гуманистика», 2004. – 256 с.
3. *Сич С.М.* Кластерно-логістична модель розвитку національного ринку транспортних послуг / С.М. Сич, О.В. Бойко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць: Випуск 36. – Київ: НАУ, 2013. – С. 94–101.
4. *Войнаренко М.П.* Кластери в інституційній економіці: [монографія] / О.В. Войнаренко. – Хмельницький: ХНУ, ТОВ «Тріада-М», 2011. – 502 с.
5. *Романова Е.* Региональные кластеры и конкурентная экономика (на примере Восточной Германии) / Е. Романова // Электронный ресурс. – Режим доступа: www.ieras-library.ru/documenti/soveurope/2008/romanova5.doc.
6. *Украина и ее регионы на пути к инновационному обществу: [монография: Т. 4] / И. П. Булеев, В. И. Дубницкий, М. П. Войнаренко и др.; под общ. ред. В. И. Дубицкого и И. П. Булеева; НАН Украины. Ин-т эк. пром-сти; Донец. экон.-гум. ин-т; Акад. экон. наук Украины. – Донецк: Юго-Восток, 2011. – С. 196.*
7. *Пути кластеризации экономики с целью повышения конкурентоспособности Запорожской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://http://ucluster.org>*