

А. І. Партола,
аспірант, Державний університет інфраструктури та технологій, м. Київ

РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ КЛАСТЕРНОЇ МОДЕЛІ

A. Partola,
Postgraduate Student, State University of Infrastructure and Technology, Kyiv

DEVELOPMENT OF WATER TRANSPORT ENTERPRISES OF UKRAINE BASED ON CLUSTER MODEL

У статті представлено обґрунтування доцільності створення та функціонування кластерів підприємств водного транспорту, які у сучасному економічному середовищі є достатньо гнучкими структурами, що здатні забезпечувати конкурентоспроможність підприємств. На основі аналізу показників концентрації, що стосуються кількості діючих підприємств та кількості зайнятих працівників підприємств водного (насамперед, річкового) транспорту, виділено потенційні регіони для їх ініціювання: Одеська, Херсонська області та місто Київ. Проведено дослідження переваг, недоліків, можливих ризиків та бар'єрів у розвитку річкового транспорту України, що можуть впливати на кластерний розвиток. Зроблено висновок про можливість та доцільність формування та функціонування кластера підприємств водного транспорту у м. Києві. Сформульовано мету та завдання кластера, запропоновано можливих потенційних учасників.

The article presents the justification of the feasibility of the creation and operation of clusters of water transport enterprises, which in the modern economic environment are sufficiently flexible structures capable of ensuring the competitiveness of enterprises. On the basis of the analysis of the concentration indicators related to the number of operating enterprises and the number of employed workers of the enterprises of water (primarily river) transport, potential regions for their initiation were identified: Odessa region, Kherson region and Kyiv. It is done the study of advantages, disadvantages, possible risks and barriers in the development of river transport of Ukraine, which may influence cluster development. The conclusion about the possibility and feasibility of the formation and functioning of the cluster of water transport enterprises in Kyiv is made. The purpose and tasks of the cluster are formulated, potential participants are offered.

*Ключові слова: кластер, водний транспорт, річковий транспорт, ідентифікація кластера.
Key words: cluster, water transport, river transport, cluster identification.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Транспорт є основою функціонування як всієї економіки країни, так і окремих підприємств, забезпечуючи безперервність суспільного виробництва і обігу товарів. Практика показує, що важливу роль у транспортному комплексі провідних країн відіграє водний транспорт, оскільки він є значно дешевшим та екологічним.

За останні два-три роки перевезення внутрішнім водним транспортом в Україні складають 0,2 — 0,8% від усіх перевезень. У порівнянні з європейськими країнами — це критично малі обсяги. У Німеччині ця цифра становить 12,6%, в Угорщині — 4,2%, в Румунії — 20,7%.

У вітчизняному водному транспорті спостерігається тривалий спад, який зумовлений цілим комп-

Таблиця 1. Показники економічної діяльності підприємствах водного транспорту за регіонами України у 2016 р.

Назва регіону	Кількість підприємств, одиниць	У тому числі		Кількість зайнятих працівників, осіб	Капітальні інвестиції підприємств річкового транспорту, тис. грн
		середні підприємства	малі підприємства		
Україна	114	3	111	4229	233862
Вінницька	2	–	2	... ^к	... ¹
Волинська	–	–	–	–	–
Дніпропетровська	3	–	3	24	... ¹
Донецька	8	–	8	100	–
Житомирська	–	–	–	–	–
Закарпатська	–	–	–	–	–
Запорізька	1	–	1	... ^к	–
Івано-Франківська	–	–	–	–	–
Київська	1	–	1	... ^к	–
Кіровоградська	–	–	–	–	–
Луганська	–	–	–	–	–
Львівська	–	–	–	–	–
Миколаївська	7	–	7	30	... ¹
Одеська	41	2	39	2167	42027
Полтавська	1	–	1	... ^к	–
Рівненська	–	–	–	–	–
Сумська	–	–	–	–	–
Тернопільська	2	–	2	... ^к	–
Харківська	2	–	2	... ^к	–
Херсонська	17	–	17	203	15060
Хмельницька	1	–	1	... ^к	–
Черкаська	–	–	–	–	–
Чернівецька	–	–	–	–	–
Чернігівська	–	–	–	–	–
м. Київ	28	1	27	1654	160042

...^к Дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України "Про державну статистику" щодо конфіденційності статистичної інформації.

лексом різноманітних чинників. Посилення конкуренції на ринку водних перевезень як боку іноземних партнерів, так і з боку суміжних видів транспорту, зокрема, автомобільного та залізничного, зумовлює необхідність підвищення вимог до якості послуг морського та річкового сектору. З метою отримання більшого економічного ефекту та відродження галузі постає необхідність об'єднання зусиль багатьох учасників транспортного процесу задля впровадження інноваційних технологій та інструментів регулювання. Такі механізми та інструменти може забезпечити формування та функціонування кластерів підприємств на водному транспорті.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблеми створення та забезпечення ефективної діяльності кластерів активно досліджуються як у вітчизняному, так і зарубіжному науковому середовищі. У працях таких вчених, як М. Портер [1–2], О. Солвел [3], Г. Ліндгвіст [3], Ч. Кетелс [3], М. Кастельс [4–5] та інших достатнього глибоко розробленими є питання сутності та складу кластерів, їх різновидів, природи та механізмів міжфірмової взаємодії. У дослідженнях ряду вітчизняних вчених [6–9] розроблено питання ідентифікації кластерних мереж у регіонах України, проаналізовано особливості та проблеми вітчизняних підприємств, які виникають у ході формування кластерів, досліджено особливості кластерів у сфері транспорту та логістики. Однак проблематика формування та розвитку кластерів все ще містить у собі багато дискусійних положень, що пов'язані, зокрема, з вітчизняною та галузевою специфікою економічного середовища. Так, подальшого розвитку потребують питання ефективного розвитку кластерів підприємств водного транспорту, насамперед річкового.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження економічних, політичних, соціальних передумов розвитку річкового транспорту України та виділення найбільш сприятливих регіонів, в яких доцільно формувати кластери підприємств водного транспорту.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Інструментарій ідентифікації кластерів в економіці є досить науково розробленим [6, с. 47], він містить досить велику кількість різноманітних кількісних та якісних методів, які можуть ситуаційно застосуватися. Враховуючи специфіку функціонування підприємств водного транспорту та особливості збору статистичних даних щодо їх діяльності, у цьому дослідженні запропоновано ідентифікувати регіони можливого формування кластера підприємств водного транспорту за показниками концентрації, що стосуються кількості діючих підприємств та кількості зайнятих працівників.

Згідно з даними Державної служби статистики України, що представлені у таблиці 1, лише у 12 регіонах України діяли підприємства водного транспорту, при

Таблиця 2. Структурні показники господарського стану підприємств водного транспорту за регіонами у 2016 р.

Регіони України	Частка активно діючих підприємств у загальній їх кількості по галузі (%)	Частка зайнятих у загальній кількості зайнятих по галузі (%)
Дніпропетровська	2,6	0,5
Донецька	7,0	2,4
Миколаївська	6,1	0,7
Одеська	35,9	51,2
Херсонська	14,9	4,8
м. Київ	24,5	39,1

Джерело: розраховано автором.

Таблиця 3. Структурні показники господарської діяльності підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за регіонами України за 2016 р.

Назва регіону	Кількість активно діючих підприємств, одн.	Частка підприємств регіону в загальній кількості по галузі (%)	Капітальні інвестиції підприємств, тис. грн	Частка капітальних інвестицій регіону в загальній кількості капітальних інвестицій по галузі (%)
Україна	15730	100	25107791	100
Вінницька	354	2,25	182847	0,73
Волинська	350	2,23	136743	0,54
Дніпропетровська	1237	7,86	736533	2,93
Донецька	493	3,13	452828	1,80
Житомирська	273	1,74	141978	0,57
Закарпатська	313	1,98	289536	1,15
Запорізька	527	3,35	209832	0,84
Івано-Франківська	284	1,80	155605	0,62
Київська	1021	6,49	838196	3,33
Кіровоградська	251	1,60	256548	1,02
Луганська	152	0,97	21060	0,08
Львівська	748	4,76	1146159	4,56
Миколаївська	521	3,31	807387	3,22
Одеська	2116	13,5	3592499	14,3
Полтавська	440	2,79	637688	2,54
Рівненська	291	1,85	144715	0,58
Сумська	204	1,30	196534	0,78
Тернопільська	193	1,23	100228	0,40
Харківська	739	4,70	261475	1,04
Херсонська	380	2,42	186527	0,74
Хмельницька	315	2,00	234641	0,93
Черкаська	461	2,93	85780	0,34
Чернівецька	177	1,13	71808	0,29
Чернігівська	328	2,09	112322	0,45
м. Київ	3562	22,6	14108322	56,2

Джерело: розраховано автором на основі даних Державної служби статистики.

цьому лише в шести регіонах: Дніпропетровській, Донецькій, Миколаївській, Одеській, Херсонській областях та м. Києві їх налічувалося більше двох і вони здійснювали капітальні інвестиції.

Таким чином, можна стверджувати, що досліджувати можливості формування кластерів підприємств водного транспорту доцільно лише у перерахованих вище областях.

Розрахунок частки підприємств водного транспорту за регіонами України в загальній кількості підприємств водного транспорту та частки зайнятих працівників на підприємствах водного транспорту до їх загальної кількості у галузі представлено у таблиці 2.

Ці розрахунки показують, що Одеська, Херсонська області та м. Київ мають найвищі показники концентрації водного транспорту за показниками кількості активно діючих підприємств та кількості зайнятих працівників. Як відомо, кластер є сукупністю підприємств, які можуть представляти суміжні та взаємопов'язані напрями економічної діяльності. Для водного транспорту такими є інші види транспорту: залізничний, автомобільний, авіаційний, а також складське господарство, пошта та кур'єрська діяльність. Для виявлення регіонів, де можливе формування найбільшої кількості господарських взаємозв'язків було проведено розрахунок структурних показників господарської діяльності з урахуванням інших видів транспорту та логістичних операцій. Для того, щоб обрати регіони, які займають ключові позиції з погляду можливостей організації кластерів, до представленого аналізу було включено показник обсягів капітальних інвестицій за регіонами, що дає можливість виділити регіони активно діючих господарюючих суб'єктів за досліджуваним напрямом економічної діяльності. Результати представлено у таблиці 3.

Аналіз результатів обчислення, представлених у таблиці 3, дає підстави стверджувати, що в Одеській

області та м. Києві існує найбільша концентрація підприємств водного транспорту, які є активними з погляду обсягів капітальних інвестицій та кількості зайнятих працівників. Якісний та кількісний аналіз економічної ситуації показав, що третім регіоном, який має перспективи щодо доцільності формування кластерів водного транспорту є Херсонська область.

Варто зазначити, що як в Одеській, так і в Херсонській областях вже ініційовано формування кластерів, які є пов'язаними з водним транспортом. Так, у 2005 р. у Херсонській області було ініційовано кластер "Південні ворота України". Його зареєстровано як асоціацію підприємств, до якої входили підприємства транспортної та будівельної галузей, туризму і курортно-рекреаційного комплексу, рекламно-інформаційні та поліграфічні компанії, а також органи місцевого самоврядування та громадські об'єднання, загальною кількістю 24 підприємства [10].

Крім цього, у 2016 році у Херсонській державній морській академії було започатковано Міжнародний Морський Кластер "Палата ІТ-ОПМ" (Палата ІТ-освіти і підготовки моряків), до якого увійшло 17 учасників — це іноземні компанії, Міносвіти України, ОДА та інші представники різних напрямків. Цей кластер має освітню спеціалізацію і спрямований на створення додаткових можливостей для фінансування професійної підготовки спеціалістів для водного транспорту.

В Одеському регіоні також існує ініціатива створення "Транспортно логістичного кластера "Одеса", основною метою якого є підключення транзитних можливостей України до транс-європейської транспортної мережі ТЕН-Т та до існуючих, а також тих, що створюються євразійських транспортних коридорів. Створення транспортно-логістичного кластера "Одеса" планується здійснювати шляхом консолідації євразійських транзитних вантажопотоків, створення на мульти-

Переваги	Недоліки
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Наявність сукупності активнодиючих взаємопов'язаних підприємств. ✓ Найнижча собівартість вантажних перевезень водним транспортом у перерахунку на одну умовну тону вантажу. ✓ Порівняно низькі інвестиції, які потрібні для відновлення галузі. ✓ Екологічність водних перевезень. ✓ Зручне географічне розташування на березі р. Дніпра. ✓ Достатній рівень технічного оснащення потенційних учасників кластера. ✓ Взаємозв'язки з компаніями інших видів транспорту. ✓ Наявність вузу (ДУПТ), що готує кваліфікованих спеціалістів та здійснює науково-технічні розробки для кластера. ✓ Доступність кваліфікованої робочої сили. ✓ Проведено приватизацію підприємств річкового транспорту. ✓ зниження витрат на експлуатацію доріг та зменшення шкідливих викидів в атмосферу 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Неврегульована тарифна політика. ✓ Необхідність сплати кількох зборів: каналного, збору за розведення мостів, а також збору за шлюзування. ✓ Відсутність законодавчої бази, яка регулює здійснення річкових перевезень та роботу портової інфраструктури. ✓ Висока орендна плата за користування земельними ділянками. ✓ Високі витрати на підтримання портової інфраструктури. ✓ Відсутність фінансової підтримки кластерного розвитку з боку державних органів управління. ✓ Цей вид транспортування може підійти не для всіх видів вантажу, оскільки є сезонним (взимку ріка замерзає). ✓ Перевезення здійснюється з низькою швидкістю. ✓ Багато важливих ділянок Дніпра та більшість малих річок непридатні для судноплавства через недостатні глибини. ✓ Неможливість руху вантажних суден через наявність складної для проходження ділянки – підводних скель між містами Дніпродзержинськ та Дніпро. ✓ Зношеність основних фондів становить 75,4 %, низький рівень автоматизації
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Зростання ринку річкових вантажних та пасажирських перевезень, збільшення товарообігу та номенклатури вантажів, які проходять через річкові та морські порти України. ✓ Диверсифікація послуг, що надаються. ✓ Проведення робіт по поглибленню дна Дніпра, що дозволить повноцінно функціонувати річковим шляхам. ✓ Включення у світові та вітчизняні ланцюги створення кінцевої продукції. ✓ Залучення державних коштів та коштів інвесторів на розвиток кластера. ✓ Можливість модернізації портової інфраструктури. ✓ Отримання податкових преференцій з боку держави для підприємств кластера. ✓ Скасування численних зборів та запровадження натомість уніфікованого річкового збору. ✓ Створення умов для конкурентної лоїї. ✓ Допуск суден під іноземним прапором, зокрема скасування тимчасових дозволів на перевезення та єдиний тариф із каботажними перевезеннями. ✓ Можливість використання перевезень суднами класу «ріка-море» 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Відновлення військових дій. ✓ Висока конкуренція з боку інших видів транспорту. ✓ Зростання вартості перевезень. ✓ Зростання вартості банківського кредитування. ✓ Відсутність гарантій державних замовлень за тендерами. ✓ Зміни ринкової кон'юнктури на світових ринках транспортно-логістичних послуг. ✓ Технологічне відставання у сфері транспорту та логістики. ✓ Знищення кораблебудування в Україні

Рис. 1. Аналіз передумов формування кластера підприємств водного транспорту у м. Києві

модальному транспортному інфраструктурному каркасі мережі високотехнологічних підприємств з обробки вантажів, а також реновації прибережних територій північного Причорномор'я України. Складовими кластера будуть: мультимодальні транспортні коридори України; глибоководний порт в Хаджибейському лимані; вантажний термінал Одеського аеропорту; міжнародний центр високих технологій B-ZONE; комплексна лінія електротранспорту Одеської агломерації; зелений острів у центрі Одеси.

Зважаючи на те, що в зазначеному регіоні вже розпочато роботу по кластеризації водного транспорту, ми пропонуємо зосередити увагу на м. Київ, де існують сприятливі передумови для формування кластера підприємств водного транспорту. Як зазначалося вище тут існує достатньо чисельна сукупність підприємств, які активно взаємодіють, що є першою необхідною передумовою. Крім того, м. Київ знаходиться на перетині трьох міжнародних транспортних артерій різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів найбільшою концентрацією [11]:

— Брюссель — Ахен — Кельн — Дрезден — Вроцлав — Катовіце — Краків — Львів — Київ;
 — Гельсінкі — Виборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калінінград — Київ — Любашівка / Роз-

дільна — Кишинів — Бухарест — Дімітровград — Александруполіс;

— Венеція — Трієст / Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львів — Київ.

Також важливою передумовою формування кластера підприємств водного транспорту у м. Києві є вигідне географічне розташування та сприятливі природні умов. Зокрема місто Київ розташоване на березі найбільшої в Україні і четвертої в Європі за довжиною та площею басейну судноплавної ріки Дніпро, що протікає територією Російської Федерації, Білорусі та України.

Варто також зазначити, що формування транспортно-логістичних кластерів у м. Києві відповідає положеннями Стратегії розвитку м. Києва до 2025 року та Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року "Drive Ukraine 2030" [12]. Важливою передумовою формування кластера підприємств водного транспорту у м. Київ є також наявність підприємств, які можуть стати ядром кластера. Мова йде, передусім, про ПАТ "Київський річковий порт" — підприємство, яке має в своєму розпорядженні більше 1,5 тисячі метрів вантажних причалів, обладнаних сучасними вантажно-розвантажувальними засобами, залізничну колію, зручний під'їзд для габаритного автотранспорту, що забезпечує можливість переробки вантажів, які прибувають

не лише водним, а й залізничним та автомобільним видами транспорту. ПАТ "Київський річковий порт" має чітку стратегію свого розвитку, що полягає у розширенні клієнтської бази за рахунок залучення прийому та відправки вантажів іншими видами транспорту. Таким чином, зазначене вище показує наявність достатніх економічних передумов для ініціювання створення кластера підприємств водного транспорту у м. Києві.

Головною метою такого кластера має стати забезпечення конкурентоспроможності підприємств водного транспорту на основі розвитку і відновлення портової інфраструктури; впровадження стандартів ЄС у сфері внутрішніх водних шляхів; відродження судноплавства по малих річках та приєднання до зовнішніх шляхів річкового сполучення, зокрема до водного маршруту Е-40. Основними завданнями створення кластера підприємств водного транспорту у м. Києві можуть бути:

- відродження річкових перевезень;
- забезпечення транспортно-логістичних послуг на рівні світових стандартів;
- інтеграція річкового транспорту в національну та світову транспортні системи;
- розвиток та ефективне використання наявного транзитного потенціалу на шляху торгово-економічних взаємозв'язків, адже м. Київ є головним транспортним вузлом країни;
- розвиток та модернізація транспортно-логістичної інфраструктури міста для швидкої, дешевої та екологічно безпечної доставки вітчизняних та іноземних товарів.

Узагальнений аналіз переваг, недоліків, можливостей та загроз формування кластера підприємств водного транспорту у м. Києві подано на рисунку 1.

ВИСНОВКИ

Створення кластера підприємств водного транспорту у м. Києві сприятиме розвитку транспортної інфраструктури на базі основних транспортних магістралей, що забезпечить розширення пропускної спроможності транспортної мережі за рахунок розподілення загального транспортного навантаження шляхом кооперації всіх видів транспорту. Крім того, формування кластера сприятиме вирішенню ряду соціальних проблем, зокрема, за рахунок створення додаткових робочих місць, здебільшого у сфері інженерно-технічного обслуговування. Підтримання розвитку сукупності економічно активних транспортних підприємств створюватиме також більш сприятливий інвестиційний клімат, що має стати запорукою додаткової мотивації для іноземних та вітчизняних інвесторів щодо інвестування фінансових коштів у галузь.

Література:

1. Porter M. The Competitive Advantage of Nations. London: McMillan Press, 1990. — 875 p.
2. Портер М. Международная конкуренция / М. Портер / Пер. с англ. — М.: Междунар. Отношения. — 1993. — 896 с.
3. Solvell O., Ketels C., Lindqvist G. Industrial Specialization and Regional Clusters in the Ten New EU Member States. Competitiveness Review. — 2008. — Vol. 18, No. 1/2. — P. 104—130.
4. Castells, M. The Informational City: Economic Restructuring and Urban Development // The Wiley-Blackwell. — 1992. — 416 с.
5. Castells, M. The Rise of the Network Society. Information Age, vol. 1; 2nd Edition with a New Preface edition // Wiley-Blackwell. — 2009. — 656 с.
6. Паливода О. М. Методичні підходи до ідентифікації кластерів промислових підприємств в економіці України / О. М. Паливода // Економіка України. — 2015. — № 11. — С. 45—55.
7. Паливода О. М. Галузеві мережеві структури: критерії ідентифікації та оцінювання міжфірмових взаємо-

відносин / О. М. Паливода // Економіка та держава. — 2017. — № 5. — С. 75—78.

8. Karpenko O.O. Mechanism of providing economic development of transport and logistics enterprises on the basis of clustering / O.O. Karpenko, O.M. Palyvoda // Науковий вісник Полісся. — 2017. — № 4 (14). Ч. — С. 33—39.

9. Загорський В.С. Кластеризація економік країн світу й України: досвід і проблеми / В.С. Загорський, М.О. Кизим, В.Є. Хаустова // Проблеми економіки. — 2010. — № 1. — С. 3—7.

10. Яценко А.А. Життєвий цикл кластера на прикладі транспортно-туристичного кластера "Південні ворота України" / А.А. Яценко // Вісник АМСУ. Серія: "Державне управління". — № 1 (10). — 2014. — С. 12.

11. Новикова А.М. Україна в системі МТК. — К.: НІПМБ. — 2003. — 493 с.

12. Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року (Проект). Виконавчий орган Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://kievcity.gov.ua/files/2016/11/9/Kyiv-City-Strategy-2025-Project.pdf>

13. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf

References:

1. Porter, M. The Competitive Advantage of Nations. London: McMillan Press, 1990. 875 p.
2. Porter M. (1993), Mezhdunarodnaya Konkurentsia, pod red. V.D. Shchetinina [The Competitive Advantage of Nations], edited by V.D. Shchetinin. Moscow, Mezhdun. Otnosh, 896 p.
3. Solvell, O. Ketels, C. Lindqvist, G. (2008), Industrial Specialization and Regional Clusters in the Ten New EU Member States. Competitiveness Review. Vol. 18, No. 1 / 2 pp. 104—130.
4. Castells, M. (1992), The Informational City: Economic Restructuring and Urban Development. The Wiley-Blackwell, 416 p.
5. Castells, M. (2009), The Rise of the Network Society. Information Age, vol. 1; 2nd Edition with a New Preface edition. Wiley-Blackwell, 656 p.
6. Palyvoda, O. M. (2015), "Methodological approaches to the identification of clusters of industrial enterprises in the Ukrainian economy", Ekonomika Ukrainy, vol. 11, pp. 45—55.
7. Palyvoda, O. M. (2017), "Branch network structures: criteria for identification and evaluation of inter-firm relationships", Ekonomika ta derzhava, vol. 5, pp. 75—78.
8. Karpenko, O. O. Palyvoda, O. M. (2017), "Mechanism of providing economic development of transport and logistics enterprises on the basis of clustering", Naukovyj visnyk Polissia, vol. 4 (14), pp. 33—39.
9. Zagorsky, V. S. Kizim, M. O. Khustova, V. Ye. (2010), "Clusterization of the economies of countries of the world and Ukraine: experience and problems", Problemy ekonomiky, vol. 1, pp. 3—7.
10. Yatsenko, A. A. (2014), "The life cycle of a cluster on the example of a transport and tourist cluster "Southern Gates of Ukraine", Visnyk AMSU. Serii: "Derzhavne upravlinnia", vol. 1 (10), p. 12.
11. Novikova, A.M. (2003), Ukraine in the system of MTK. Kyiv: NIPMB, 493 p.
12. Development Strategy of the City of Kyiv until 2025 (Project), Executive body of the Kyiv City Council (Kyiv city state administration), available at: <https://kievcity.gov.ua/files/2016/11/9/Kyiv-City-Strategy-2025-Project.pdf> (Accessed 4 July 2018).
13. National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030, available at: http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf (Accessed 24 July 2018).

Стаття надійшла до редакції 27.07.2018 р.