

## ЩОДО ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИХ ФОРМ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ В ЕКОНОМІЧНИХ РАЙОНАХ УКРАЇНИ

Ляшенко В. І.<sup>1</sup>, Трушкіна Н. В.<sup>2</sup>

*Інститут економіки промисловості НАН України, м. Київ*

*E-mail: <sup>1</sup>slaval.aenu@gmail.com, <sup>2</sup>nata\_tru@ukr.net*

Світ зазнає глобальних трансформаційних перетворень у різних сферах економічної діяльності. Це вимагає пошуку якісно нових форм господарювання, які б відповідали сучасним економічним умовам. Підприємства, у т.ч. й у сфері транспорту й логістики, намагаються об'єднатися для подальшого розвитку й функціонування. Тому формування регіональної кластерної структури управління логістичною діяльністю в економічних районах на основі транспортно-логістичного кластеру створює переваги для успішного просування продукції.

Досвід країн ЄС свідчить, що кластеризація є однією з умов підвищення конкурентоспроможності національної та регіональної економік. Наприклад, економіка Фінляндії повністю кластеризована – у ній виділено 9 кластерів. Економіка Нідерландів розбита на 20 «мега-кластерів», на основі функціонування яких визначено пріоритети інноваційної політики держави. У Данії функціонує 29 кластерів, у яких беруть участь 40 % усіх підприємств країни, що забезпечують 60 % експорту. В Австрії діють трансграничні кластери з Німеччиною, Італією, Швейцарією, Угорщиною, а також активізуються зв'язки з Францією і Великобританією. У Німеччині створено промислові кластери. У Словенії розроблено програму національного розвитку кластерів [1]. Понад 60 міждержавних, регіональних, національних, громадських організацій об'єднано в Європейський кластерний альянс, який функціонує на основі Європейського кластерного меморандуму [2]. Таким чином, у більшості європейських країн кластери визнано дієвим інститутом соціально-економічного розвитку на різних рівнях.

Разом з цим, в Україні проблемою є відсутність напрацьованої бази нормативно-правового регулювання створення й функціонування кластерів як нового суб'єкта економічних і правових відносин. Сьогодні в чинному законодавстві України закріплено організаційно-правові форми об'єднань підприємств. Відповідно до ст. 120 Господарського кодексу України господарські об'єднання утворюються як асоціації, корпорації, консорціуми, концерни. Крім цього, ст. 127 передбачено створення й функціонування інших форм об'єднань підприємств (союзи, спілки, асоціації підприємців тощо). Варто зауважити, що існують передумови для виникнення нових виробничих систем у

сферах господарської діяльності. Але відсутнє поняття «кластер», у тому числі у сфері транспорту й логістики, а також порядок фінансування їх розвитку з урахуванням галузевої специфіки.

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

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р, відзначено, що забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація відповідної концепції або виконання програми (планів) розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій передбачає створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, «сухих портів», терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів. Це має сприяти створенню пасажирських та вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів і логістичних центрів. У Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-з (у редакції від 25.04.2019 р.), серед основних умов для розвитку портової галузі визнано створення кластерів та спеціальних зон у морських портах; залучення приватних інвестицій для модернізації та створення об'єктів портової інфраструктури на підставі договорів концесії, про спільну діяльність та інших інвестиційних договорів. Тому метою даної Стратегії є створення мережі кластерів і залучення на довгостроковий період приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури. Разом з тим, далі концепції загальнодержавних програм процес не рухається. Досі законодавчо неврегульоване поняття «кластер» і не розроблено відповідної законодавчої бази формування транспортно-логістичних кластерів в Україні.

На підставі аналізу стратегічних документів розвитку регіонів [3–5] виявлено, що у більшості з них не розроблено відповідних ре-

гіональних програм і стратегій розвитку транспортно-логістичних кластерів. Лише в 2012 р. були деякі набірні проекти Концепції створення транспортно-логістичного кластеру в Харківській області та Стратегії розвитку регіональної системи на базі формування транспортно-логістичного кластеру Харківської обл. Однак ці документи не було прийнято.

Крім цього, у Причорноморському економічному районі були здійснені спроби забезпечення реалізації механізму розвитку транспортного кластеру. Так, рішенням Одеської облради від 26.08.2011 р. № 212–VI було затверджено «Положення про впровадження кластерної моделі розвитку інфраструктури Одеської області». Відповідно до цього документу транспортний кластер визначено як групу юридичних осіб, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні, доставці вантажів і пасажирів (туристів) та інтеграційно взаємодіють між собою в галузі надання транспортних послуг, а також діяльність яких забезпечується використанням інфраструктури морського торговельного порту та/або спрямована на створення умов ефективного використання можливостей суб'єктів транспортної інфраструктури Одеського регіону. Кластер здійснює свою діяльність за принципами рівноправності та паритетності всіх учасників, на засадах конструктивного діалогу, добровільності вибору форм співробітництва, взаємного інформування і виконання взятих на себе зобов'язань відповідно до господарських договорів, що укладаються між учасниками кластеру. Ключовим недоліком запропонованого транспортного кластеру є те, що його діяльність націлена на вирішення проблем лише Одеського морського торговельного порту, а не всієї галузі в цілому. За своєю структурою та принципами діяльності створена структура більше схожа на логістичний центр або холдинг, ніж на кластер. При цьому рішення обласної ради про створення транспортного кластеру на базі Одеського морського торгового порту так і не набрало чинності.

Слід зазначити, що на сьогодні важливим питанням, яке потребує уваги, є визначення організаційно-правової форми кластерів з урахуванням передової європейської практики. Наприклад, організаційно-правова форма кластерної мережі в Німеччині, як правило, громадська організація без мети отримання прибутку. При цьому кластери створюються за ініціативою «знизу», тобто самих підприємств у певній галузі, а не за розпорядженням державних органів для вирішення завдань, які є загальними для представників саме виробництва продукції. Кластери у Німеччині є відкритими організаціями, а не закритим клубом.

Кластери в Україні переважно створюються як громадські організації та громадські спілки; рідше – як товариства, корпорації, асоціації або комунальні підприємства. Так, у Хмельницькій області було створено урядову громадську організацію «Поділля Перший» у вигляді

асоціації як ефективний приклад співпраці влади, бізнесу та інституцій громадськості (1998 р.). У Херсонській обл. в рамках реалізації Стратегії розвитку регіону до 2015 р. було створено транспортно-туристичний кластер «Південні ворота України». У 2005 р. це формування було зареєстровано як асоціація підприємств. За ініціативою Львівської міської ради у 2010 р. сформовано Львівський кластер ІТ та бізнес-послуг як асоціацію провідних компаній у сфері інформаційно-комунікаційних технологій та аутсорсингу бізнес-процесів. У 2018 р. створено громадську спілку «Дніпровський космічний кластер» як об'єднання юридичних осіб на основі спільності інтересів своїх членів для реалізації мети і завдань, передбачених Статутом.

Отже, відмінності кластерів від інших організаційно-правових форм об'єднань підприємств полягають у такому: їх діяльність не визначає спеціальних особливостей органів управління (на відміну від корпорацій і концернів); вони мають постійний характер діяльності (на відміну від консорціумів); створюються не лише з метою постійної координації господарської діяльності підприємств (на відміну від асоціацій) (табл. 1) [6, с. 10–11; 7, с. 153; 8, с. 191; 9, с. 29].

Таблиця 1

**Ознаки та особливості транспортно-логістичного кластеру в Україні**

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

Згідно з Цивільним кодексом України за формою партнерських взаємовідносин транспортно-логістичні кластери можуть формуватися як із регламентованими правовими стосунками між учасниками на основі спільного договору. Відповідно до ст. 120 Господарського кодексу України транспортно-логістичний кластер може мати організаційно-правову форму у вигляді асоціації як договірного об'єднання

юридичних осіб, створеного з метою постійної координації їх господарської діяльності при централізації однієї або декількох управлінських функцій, при збереженні самостійності й незалежності юридичних осіб, що входять до такого об'єднання. Крім цього, транспортно-логістичний кластер можна створити, згідно зі ст. 63 Господарського кодексу України, як: комунальне підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади; спільне комунальне підприємство, що діє на договірних засадах спільного фінансування відповідними територіальними громадами – суб'єктами співробітництва.

Виходячи з викладеного, можна зробити такий висновок. У законодавстві не приділяється належної уваги створенню й функціонуванню транспортно-логістичних кластерів в економічних районах України. Однак з точки зору перспективного розвитку кластеризацію варто вважати ключовим напрямом трансформації регіональних транспортно-логістичних систем. Тому нагальним питанням залишається визначення на законодавчому рівні термінів «кластер» і «кластеризація» у сфері транспорту й логістики та інших видах економічної діяльності. Загальні положення про кластери як територіальне об'єднання підприємств необхідно включити в гл. 12 Господарського кодексу України, а конкретизацію їх правового статусу викласти у спеціальному Законі України «Про кластерні об'єднання підприємств». Змістовне наповнення законодавства про кластери доцільно формувати з урахуванням того, що кластерні відносини мають специфічний організаційно-правовий характер і можуть функціонувати як з правами, так і без прав юридичної особи, як з використанням інших організаційно-правових форм об'єднань підприємств, так і ні.

Необхідно внести зміни і доповнення до Концепції створення кластерів в Україні та Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. щодо створення транспортно-логістичного кластеру як суб'єкту господарювання. Доцільним є розроблення й схвалення Концепції кластерної політики економічних районів і цільових програм «Формування та розвиток кластерних утворень в економічному районі на 2021–2027 роки» (у Придніпровському, Причорноморському, Донецькому, Центральному тощо), у яких необхідно передбачити створення транспортно-логістичних кластерів як особливого виду об'єднань підприємств.

### Література

1. Собкевич О. Щодо державної політики підтримки розвитку аграрних кластерів в Україні : аналіт. зап. [Електронний ресурс] / О. Собкевич, В. Русан, А. Юрченко. – Режим доступу: <http://old2.niss.gov.ua/articles/760/>.

2. Ткаченко В. Г. Кластеры в системе аграрного производства: сущность и значение в реализации инновационной политики государства / В. Г. Ткаченко, В. И. Богачёв // Вісник економічної науки України. – 2011. – № 2. – С. 183–184.

3. Иванов С. В. Передумови формування та перспективи розвитку транспортно-логістичного кластера в Причорноморському економічному районі [Електронний ресурс] / С. В. Иванов, В. І. Ляшенко, Н. В. Трушкіна // Причорноморські економічні студії. – 2019. – Вип. 46, ч. 2. – С. 16–24. – Режим доступу: <https://doi.org/10.32843/bses.46-25>.

4. Ivanov S. Proposals for the Formation of a Transport and Logistics Cluster as an Institution of Regional Development (on the Example of Donetsk Economic Region) / S. Ivanov, H. Dzwigol, N. Trushkina // Economic Herald of the Donbas. – 2019. – No. 4(58). – P. 51–60. – Режим доступу: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4\(58\)-51-60](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4(58)-51-60).

5. Ivanov S. Транспортно-логістичний кластер як «ядро» оновленої регіональної транспортної системи Придніпровського економічного району / S. Ivanov, H. Dzwigol, N. Trushkina // Вісник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Серія: Економічні науки. – 2020. – Вип. 15. – С. 360–367.

6. Саблук П. Т. Кластеризація як механізм підвищення конкурентоспроможності та соціальної спрямованості аграрної економіки / П. Т. Саблук, М. Ф. Кропивко // Економіка АПК. – 2010. – № 1. – С. 3–13.

7. Войнаренко М. П. Кластери в інституційній економіці : монографія / М. П. Войнаренко. – Хмельницький : ХНУ, 2011. – 502 с.

8. Лифар В. В. Організаційно-правові аспекти формування транспортного кластера в регіоні / В. В. Лифар // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2014. – № 2. – С. 188–195.

9. Гиг В. В. Особливості кластера як організаційно-системного інституту та їх вплив на побудову бухгалтерського обліку / В. В. Гиг // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу : зб. наук. пр. – Житомир : ДУ «Житомирська політехніка», 2019. – Вип. 3 (44). – С. 27–33. – [http://dx.doi.org/10.26642/pbo-2019-3\(44\)-27-33](http://dx.doi.org/10.26642/pbo-2019-3(44)-27-33).

## **АКТУАЛЬНІСТЬ ТА РЕАЛЬНІСТЬ ПЕРЕРОБКИ ТПВ В УКРАЇНІ**

*Лисюк В. М.*

*Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України*

Пропонована концепція комплексного вирішення проблеми поводження з твердими побутовими відходами (ТПВ) безпосередньо спря-