

# ІННОВАЦІЙНО-ІНТЕГРАЦІЙНА ПАРАДИГМА КЛАСТЕРИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

© 2015 КАРПЕНКО О. О.

УДК 656.07:334.7

## Карпенко О. О. Інноваційно-інтеграційна парадигма кластеризації транспортно-логістичних підприємств

Транспорт – одна з базових галузей національної економіки. Його ефективне функціонування є підґрунтям взаємодії та інноваційного розвитку всіх галузей господарського комплексу країни. Транспортна галузь наразі демонструє негативну динаміку обсягів вантажних перевезень, і Україна стрімко втрачає свої позиції транзитера. Проблеми транспортної галузі поглиблюються за рахунок транспортно-логістичних підприємств, рівень прибутковості яких не відповідає сучасним вимогам. Для покращення ситуації в транспортній галузі України необхідно вживати заходів, передусім, для підвищення ефективності діяльності транспортно-логістичних підприємств як базової ланки транспортно-логістичного ланцюга. Найбільш ефективний напрямок розвитку транспортно-логістичних підприємств України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичних кластерів. Таким чином, актуалізується доцільність формування сучасної парадигми розвитку транспортно-логістичних підприємств на засадах кластеризації. У статті обґрунтовано інноваційно-інтеграційну парадигму кластеризації транспортно-логістичних підприємств і введено в науковий обіг поняття «кластерний світогляд».

**Ключові слова:** транспортно-логістичні підприємства, транспортно-логістичний кластер, інноваційно-інтеграційна парадигма кластеризації транспортно-логістичних підприємств, кластерний світогляд.

Рис.: 2. Бібл.: 17.

**Карпенко Оксана Олександрівна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки і менеджменту, Київська державна академія водного транспорту ім. Гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: karp\_o\_2012@ukr.net

УДК 656.07:334.7

UDC 656.07:334.7

## Карпенко О. А. Инновационно-интеграционная парадигма кластеризации транспортно-логистических предприятий

Транспорт – одна из базовых отраслей национальной экономики. Его эффективное функционирование является основой взаимодействия и инновационного развития всех отраслей хозяйственного комплекса страны. Транспортная отрасль сейчас демонстрирует отрицательную динамику объемов грузовых перевозок, и Украина стремительно теряет свои позиции транзитера. Проблемы транспортной отрасли усугубляются за счет транспортно-логистических предприятий, уровень прибыльности которых не отвечает современным требованиям. Для улучшения ситуации в транспортной отрасли Украины необходимо принимать меры, прежде всего, по повышению эффективности деятельности транспортно-логистических предприятий как базового звена транспортно-логистической цепи. Наиболее эффективное направление развития транспортно-логистических предприятий Украины может быть реализовано путем формирования транспортно-логистических кластеров. Таким образом, актуализируется целесообразность формирования современной парадигмы развития транспортно-логистических предприятий на основе кластеризации. В статье обоснована инновационно-интеграционная парадигма кластеризации транспортно-логистических предприятий и введено в научный оборот понятие «кластерное мировоззрение».

**Ключевые слова:** транспортно-логистические предприятия, транспортно-логистический кластер, инновационно-интеграционная парадигма кластеризации транспортно-логистических предприятий, кластерное мировоззрение.

Рис.: 2. Библ.: 17.

**Карпенко Оксана Александровна** – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и менеджмента, Киевская государственная академия водного транспорта им. Гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

E-mail: karp\_o\_2012@ukr.net

## Карпенко О. О. Innovation-Integration Paradigm of Clustering the Transport and Logistics Enterprises

Transport is one of the basic sectors of the national economy. Its effective functioning provides the basis for interaction and innovative development of all branches of the economic complex of the country. The transport sector at present shows negative dynamics in the volumes of freight transportations, and Ukraine is rapidly losing ground as a transit country. The transport sector problems are compounded by means of transport and logistics enterprises, level of profitability of which does not meet the contemporary requirements. To improve the situation in the transport sector of Ukraine, measures should be taken, first and foremost, to improve the efficiency of transport and logistics enterprises as the primary link of a transport and logistics chain. The most effective direction for development of transport and logistics enterprises in Ukraine can be implemented through the development of transport and logistics clusters. Thus, the feasibility of formation of a contemporary paradigm for development of transport and logistics enterprises on the basis of clustering becomes topical. The article substantiates the innovation-integration paradigm of clustering the transport and logistics enterprises and introduces the scientific notion of «cluster world-view».

**Key words:** transport and logistics enterprises, transport and logistics cluster, innovation-integration paradigm of clustering the transport and logistics enterprises, cluster world-view.

Рис.: 2. Bibl.: 17.

**Karpenko Oksana O.** – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economy and Management, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: karp\_o\_2012@ukr.net

Формування сучасної інноваційної економіки країни може бути успішним лише за умови сталого розвитку транспортного сектора, який об'єднує виробництво і споживання, забезпечує і розвиває торговельно-транспортні відносини, здійснює вантажні та пасажирські перевезення [1].

Транспорт – одна з базових галузей національної економіки. Його ефективне функціонування є підґрун-

тям взаємодії та інноваційного розвитку всіх галузей господарського комплексу.

Незважаючи на необхідність зростання темпів діяльності вітчизняної транспортної галузі, вона на сьогодні демонструє негативну динаміку обсягів вантажних перевезень. Так, у 2014 р. порівняно з 2013 р. загальні обсяги перевезень вантажів зменшилися на 9,53% [2]. Крім того, Україна стрімко втрачає свої позиції транзитера:

обсяг транзиту скоротився з 107,2 млн т у 2007 р. до 36,2 млн т у 2014 р. (без трубопровідного транспорту) [3].

На думку авторів праці [4], причиною проблем транспортної галузі серед інших є неефективна робота транспортно-логістичних підприємств, які не лише не забезпечують необхідні обсяги перевезень, а й працюють не рентабельно.

Дійсно, у 2014 р. 38,5% від загальної кількості підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності працювали збитково, що призвело до отримання загального збитку у розмірі 26307,3 млн грн [2].

Відповіддю на виклики сучасності є впровадження логістичних технологій роботи транспорту та підвищення ролі транспортної логістики у всьому світі [5].

Отже, розвиток логістики в Україні сприятиме активній співпраці із зовнішніми партнерами і, як наслідок, збільшенню інвестицій в економіку і економічному відродженню країни [6].

Провідну роль у логістиці відіграє транспортування: частка транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат є найбільшою та й без транспортування саме переміщення потоків вантажів неможливе [7].

Сучасний світовий бізнес характеризується високим рівнем інтеграції та взаємодії між усіма ланками транспортно-логістичного ланцюга при обслуговуванні вантажного потоку [8].

**Д**ля покращення ситуації у транспортній галузі України потрібно вживати заходів, передусім, для підвищення ефективності діяльності транспортно-логістичних підприємств як базової ланки транспортно-логістичного ланцюга.

Найбільш ефективний напрямок розвитку транспортно-логістичних підприємств України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичних кластерів.

Таким чином, актуалізується доцільність формування сучасної парадигми розвитку транспортно-логістичних підприємств на засадах кластеризації.

У результаті науково-дослідницької діяльності протягом певних історичних періодів формуються притаманні відповідним етапам погляди і норми – парадигми – які стають базою для розробки бачення та моделей для сучасних досліджень [9].

Основоположником сучасного розуміння поняття «парадигма» вважають американського філософа Т. Куна, який у роботі [10] визначає парадигму як «...визнані всіма наукові досягнення, які впродовж певного часу дають науковому товариству модель постановки проблем і їх вирішення».

Автор погоджується з визначенням парадигми, наведеним у роботі [11, с. 129], тобто парадигма являє собою «...модель постановки та дослідження проблеми, що прийнята за зразок та є домінуючою протягом певного історичного періоду».

У сучасних умовах трансформації суспільства доцільно забезпечити койнонію, тобто досягнення відповідності між об'єктивно узгодженою логікою діяльності

певної сукупності суб'єктів (парадигмою) і особистісних мотивів діяльності (синтагмою) [12].

Дискусійні питання щодо наявності загальнонаукового підходу до тлумачення поняття парадигми та шляхів її становлення піднімалися у роботах таких філософів і науковців: А. О. Климчук [9], Т. Кун [10], П. М. Петровський [12] та багатьох інших.

Проблемам застосування моделі (теорії) «потрійної спіралі» та її доцільності для інноваційного розвитку присвячено праці І. Г. Дежиної, В. В. Кисельової [13], Д. Д. Катюкова, В. Є. Малигіна, Н. В. Смородинської [14], К. В. Великої [15] та інших авторів.

Проблеми ефективності транспортно-логістичних систем і транспортно-логістичних підприємств розглядали автори: О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Смельянова [1], К. М. Михайличенко, Є. В. Белашов [3], М. В. Кіндій, М. М. Мамчин, Б. Д. Гречин [4], О. І. Никифорук [5], Є. В. Крикавський [6], А. Є. Єремєва [7], В. В. Брагінський [8], Є. М. Сич, Н. І. Богомолова, М. М. Сергієнко [11] та інші.

Питання, пов'язані зі створенням кластерів, зокрема транспортно-логістичних, досліджували науковці: Т. А. Прокоф'єва [16], О. О. Карпенко [17] та багато інших авторів.

Незважаючи на значимість результатів вищезгаданих наукових досліджень, низка теоретичних і практичних аспектів кластеризації транспортно-логістичних підприємств потребує подальшої розробки.

*Метою статті є обґрунтування інноваційно-інтеграційної парадигми кластеризації транспортно-логістичних підприємств і введення у науковий оборот поняття «кластерний світогляд».*

**І**снуєч нині індустріальна наукова парадигма застаріла і не відповідає викликам ХХІ століття. Перехід на постіндустріальну стадію суспільного розвитку, формування сучасної інноваційної економіки може бути успішним лише завдяки прискореному науково-технічному і економічному розвитку і відповідній динамічній внутрішній соціальній трансформації.

В інноваційній економіці ані радикальні, ані адміністративні методи регулювання себе не виправдовують. Належить виробити нову концепцію в економічній теорії інноваційної економіки і методологію її формування, розкрити особливий тип економічних відносин.

На сьогодні особливе значення набуває реформування на інноваційній основі транспортної галузі України – як такої, що забезпечує технологію сталого розвитку економіки країни. Стратегія інноваційного перетворення цієї найважливішої галузі господарського комплексу передбачає в першу чергу забезпечення конкурентоспроможності національної економіки.

Інноваційний розвиток транспортної галузі повинен здійснюватися шляхом виконання державних інноваційних програм, регіональних, галузевих інноваційних технологічних проектів і програм, певна частина з яких має фінансуватися за рахунок приватного сектора.

Очевидно, що така інноваційна діяльність потребує якомога більш тісних зв'язків між державою, приватним підприємництвом і суспільством. Партнерство

влади і бізнесу при інноваційному розвитку може бути успішним за умови залучення до інноваційних проектів і програм висококваліфікованих виконавців, створення досконалих процедур щодо врахування інтересів сторін і обов'язково – чесності, порядності, прозорості, довіри.

Важливим для переходу до інноваційної моделі транспортної галузі є розгалужена мережа транспортно-логістичних підприємств, в основу діяльності яких покладені соціальна відповідальність і результати наукових досліджень у сфері інноваційної інтеграції, регіональної економіки, економіки транспорту, транспортної логістики, управління товарно-матеріальними потоками, економічної соціології, еколого-економічних знань (рис. 1).

Таким чином, для переходу транспортної галузі на інноваційний тип розвитку слід розробити механізм забезпечення ефективної взаємодії транспортно-логістичних підприємств, наукових організацій, освітніх інституцій, владних структур на принципах соціальної відповідальності з метою підвищення економічної, соціальної, науково-технічної та екологічної ефективності, розвитку транспортної інфраструктури та зростання конкурентоспроможності національної транспортної галузі.

Як показує світовий досвід, інноваційна економіка передбачає партнерство держави, науки і бізнесу, що представляється у вигляді концепції «потрійної спіралі» [13].

Концепція «потрійної спіралі» свідчить про оновлення не лише способу виробництва (перехід від індустріальної епохи до постіндустріальної), але й – суспільного укладу (перехід від капіталістичної системи до посткапіталістичної) [14, с.4].

Успіх «потрійної спіралі» – наука, держава, бізнес – полягає у взаємодії її складових завдяки утворенню кластерних об'єднань [15].

Отже, розвиток інноваційно-інтеграційних процесів на транспорті в умовах глобалізації світової економіки створює організаційно-економічні передумови

для формування і розвитку транспортно-логістичних кластерів, діяльність яких матиме виключно важливе значення для розбудови транспортної галузі України.

За визначенням проф. Т. А. Прокоф'євої, «транспортно-логістичний кластер – це міжгалузеве добровільне об'єднання підприємницьких структур, транспортно-логістичної інфраструктури, громадських та інших організацій, що спеціалізуються на перевезенні вантажів, зберіганні та вантажопереробці, транспортно-експедиторському, логістичному сервісному обслуговуванні та управлінні, співпрацюють з науковими, освітніми установами, органами державної та регіональної влади з метою підвищення конкурентоспроможності на вітчизняному та світовому ринку транспортно-логістичних послуг» [16].

Сьогодні, для забезпечення впровадження інновацій для підвищення ефективності діяльності транспортно-логістичних підприємств доцільно об'єднувати зусилля всіх ланок логістичного ланцюга від виробника до споживача, тобто здійснювати кластеризацію транспортно-логістичних підприємств.

Інноваційно-інтеграційна парадигма кластеризації транспортно-логістичних підприємств передбачає об'єднання та концентрацію зусиль транспортно-логістичних підприємств, наукових й освітніх організацій, а також владних структур для встановлення тісних взаємозв'язків з метою розбудови транспортної інфраструктури, реалізації транзитного потенціалу України, задоволення потреби в перевезеннях у повному обсязі, надання послуг високої якості, забезпечення безпеки перевізного процесу, зменшення негативного впливу транспорту на довкілля, підвищення економічної, соціальної, науково-технічної та екологічної ефективності транспортно-логістичних підприємств.

На основі проведеного дослідження доцільним є введення в сучасний оборот поняття «кластерний світогляд» (рис. 2).



Рис 1. Концептуальний підхід до формування парадигми розвитку транспортно-логістичних підприємств

Джерело: авторська розробка.



Рис. 2. Характеристика дефініції «кластерний світогляд»

Джерело: авторська розробка.

Запропонована дефініція «кластерний світогляд» являє собою сукупність переконань, оцінок, поглядів та принципів, що визначають найзагальніше бачення та розуміння кластерної концепції, тобто новий спосіб мислення про ефективність діяльності підприємств, зокрема транспортно-логістичних, і управління ними для забезпечення економічного розвитку через залучення внутрішніх та зовнішніх інвестицій і сприяння процвітанню як окремих підприємств, галузей, регіонів, так і держави в цілому. Першим елементом кластерного світогляду є кластерна соціальна відповідальність, яка має передбачати посильний внесок держави, бізнесу, освіти та науки, як ключових елементів кластера, у стійкий розвиток особистості, суспільства, країни. Для успішного формування та функціонування кластерів необхідно, передусім, думати про суспільний добробут, а не відстоювати будь-якою ціною індивідуальні інтереси кожного партнера [17].

Іншими складовими елементами кластерного світогляду виступають: тісна взаємодія учасників кластера; розробка та впровадження інновацій; створення нового знання (вищі навчальні заклади та наукові організації); забезпечення трансферу знань; гарантія екологічності діяльності; людський капітал, який є носієм ключових компетенцій підприємства; забезпечення високої якості продукції, робіт та послуг; довіра, що виступає джерелом конкурентних переваг і розвитку кластера.

### ВИСНОВКИ

Таким чином, парадигма кластеризації транспортно-логістичних підприємств забезпечить койнонію, тобто досягнення відповідності між потребами розвитку транспортно-логістичних підприємств і способом особистісного розуміння змін через формування у суспільстві кластерного світогляду.

Розвиток транспортно-логістичних підприємств має ґрунтуватися на створенні передумов поширення інноваційно-інтеграційних процесів шляхом формування транспортно-логістичних кластерів, орієнтованих на модернізацію транспортно-логістичної інфраструктури та підвищення якості транспортно-логістичних послуг.

Створення та функціонування мережі транспортно-логістичних кластерів сприятиме формуванню єдиної транспортної системи України, що дозволить реалізувати транзитний потенціал і вирішити пробле-

му підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи, інтегрованої у світову (та, передусім, європейську) транспортну систему. ■

### ЛІТЕРАТУРА

1. Собкевич О. В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України : аналіт. доп. / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Ємельянова. – К. : НІСД, 2014. – 60 с.
2. Сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Михайличенко К. М. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг : аналіт. записка / К. М. Михайличенко, Є. В. Белашов [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>
4. Кіндій М. В. Проблеми транспортної логістики в Україні в умовах глобалізації бізнесу / М. В. Кіндій, М. М. Мамчин, Б. Д. Гречин // Вісн. нац. ун-ту «Львівська політехніка». – 2010. – № 691. – С. 339–344.
5. Никифорок О. І. Становлення і функціонування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.10.01 / О. І. Никифорок ; Рада по вивченню продуктивних сил України; Національна академія наук України. – Київ, 2005. – 22 с.
6. Крикавський Є. В. Логістичний паспорт країни contra «логістизації» / Є. В. Крикавський, О. А. Похильченко // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2012. – № 749 : Логістика. – С. 549–556.
7. Еремеева Л. Э. Транспортная логистика: учебное пособие / Л. Э. Еремеева ; Сыкт. лесн. ин-т. – Сыктывкар : СЛИ, 2013. – 260 с.
8. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України / В. В. Брагінський // Державне управління: теорія і практика : наук. фах. вид. Нац. акад. держ. упр. при Президентіві України. – 2011. – № 2. – 12 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>
9. Климчук А. О. Сучасна парадигма забезпечення конкурентних переваг підприємства / А. О. Климчук // Бізнес Інформ. – 2014. – № 1. – С. 221–225.
10. Кун Т. Структура научних революцій / Т. Кун / Пер. с англ. И. З. Налетова. – М. : Прогресс, 1975. – 278 с.
11. Сич Є. М. Організаційно-економічні проблеми розвитку локомотивного господарства залізничного транспорту : монографія / Є. М. Сич, Н. І. Богомоллова, М. М. Сергієнко ; Держ. екон.-технол. ун-т трансп. – К. : Логос, 2008. – 414 с.

**12. Петровський П. М.** Парадигма як модель дослідження суспільно-владних відносин / П. М. Петровський [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2008-2/doc/4/05.pdf>

**13. Дежина И. Г.** Тройная спираль в инновационной системе России / И. Г. Дежина, В. В. Киселева // Вопросы экономики. – 2007. – № 12. – С. 123–135.

**14. Катуков Д. Д.** Институциональная среда глобализированной экономики: развитие сетевых взаимодействий / Д. Д. Катуков, В. Е. Малыгин, Н. В. Смородинская ; научный доклад под ред. Н. В. Смородинской. – М. : Институт экономики РАН, 2012. – 45 с.

**15. Велика К. В.** Інноваційна інфраструктура крізь призму «потрійної спіралі» / К. В. Велика [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Наукова\\_періодика/vestnik/Технічний\\_прогрес\\_та\\_ефективність\\_виробництва/2012/15/5Velyka.pdf](http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Наукова_періодика/vestnik/Технічний_прогрес_та_ефективність_виробництва/2012/15/5Velyka.pdf)

**16. Прокофьева Т. А.** Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры евроазиатских международных транспортных коридоров / Т. А. Прокофьева [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.jura.lt/en/internetpublications/9112-iskirtinis-interviu-vladimiraschikvadze-ekonomika-ura-koncentruota-politikos-iraika>

**17. Карпенко О. О.** Кластерна соціальна відповідальність як основа розвитку кластерів / О.О. Карпенко // Бізнес Інформ. – 2015. – № 8. – С. 47–52.

## REFERENCES

Brahinskyi, V. V. "Rozvytok transportno-lohistychnoi systemy iak forma realizatsii tranzynnoho potentsialu Ukrainy" [The development of transport and logistics system as a form of realization of transit potential of Ukraine]. <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>

Dezhina, I. G., and Kiseleva, V. V. "Troynaia spiral v innovatsionnoy sisteme Rossii" [Triple Helix Innovation System in Russia]. *Voprosy ekonomiki*, no. 12 (2007): 123-135.

Eremeeva, L. E. *Transportnaia logistika* [Transport logistics]. Syktyvkar: SLI, 2013.

Kindii, M. V., Mamchyn, M. M., and Hrechyn, B. D. "Problemy transportnoi lohistyky v Ukraini v umovakh hlobalizatsii biznesu" [The problems of transport logistics in Ukraine in conditions of globalization of business]. *Visnyk NU «Lvivska politekhnika»*, no. 691 (2010): 339-344.

Krykavskiy, Ye. V., and Pokhylchenko, O. A. "Lohistychnyi pasport krainy contra «lohistyzatsii»" [Logistics passport country contra "logistics"]. *Visnyk NU «Lvivska politekhnika»*, no. 749: Lohistyka (2012): 549-556.

Klymchuk, A. O. "Suchasna paradyhma zabezpechennia konkurentnykh perevah pidpriemstva" [Modern paradigm ensure competitive advantage]. *Biznes Inform*, no. 1 (2014): 221-225.

Kun, T. *Struktura nauchnykh revoliutsiy* [Structure of Scientific Revolutions]. Moscow: Progress, 1975.

Katukov, D. D., Malygin, V. E., and Smorodinskaia, N. V. *Institutsionalnaia sreda globalizirovannoy ekonomiki: razvitie setevykh vzaimodeystviy* [The institutional environment of the globalized economy: the development of network interactions]. Moscow: Institut ekonomiki RAN, 2012.

Karpenko, O. O. "Klasterna sotsialna vidpovidalnist iak osnova rozvytku klasteriv" [Cluster social responsibility as a basis of clusters]. *Biznes Inform*, no. 8 (2015): 47-52.

Mykhailychenko, K. M., and Bielashov, Ye. V. "Vidnovlennia tranzynnoho potentsialu v konteksti pidvyshchennia konkurentospromozhnosti Ukrainy na mizhnarodnomu rynku transportnykh posluh" [Restoration transit capacity in the context of increasing Ukraine's competitiveness on the international transport market]. <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>

Nykyforuk, O. I. "Stanovlennia i funktsionuvannia transportno-lohistychnoi infrastruktury v Ukraini" [The establishment and operation of transport and logistics infrastructure in Ukraine]. *Avto-ref. dys. ... kand. ekon. nauk: 08.10.01*, 2005.

Petrovskiy, P. M. "Paradyhma iak model doslidzhennia suspilno-vladnykh vidnosyn" [The paradigm of research as a model of social and power relations]. <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/db/2008-2/doc/4/05.pdf>

Prokofeva, T. A. "Klasternyy podkhod k upravleniiu razvitiem logisticheskoy infrastruktury evroaziatskikh mezhdunarodnykh transportnykh koridorov" [The cluster approach to the management of the development of Euro-Asian logistics infrastructure of international transport corridors]. <http://www.jura.lt/en/internetpublications/9112-iskirtinis-interviu-vladimiraschikvadze-ekonomika-ura-koncentruota-politikos-iraika>

Sobkevych, O. V., Mykhailychenko, K. M., and Yemeliano-va, O. Yu. *Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannia ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhnyoho kompleksu Ukrainy* [Mechanisms for efficient use and development potential of the transport system of Ukraine]. Kyiv: NISD, 2014.

Sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Sych, Ye. M., Bohomolova, N. I., and Serhienko, M. M. *Orhanyzatsiino-ekonomichni problemy rozvytku lokomotyvnoho hospodarstva zaliznychnoho transportu* [Organizational and economic problems of locomotive economy of rail transport]. Kyiv: Lohos, 2008.

Velyka, K. V. "Innovatsiina infrastruktura kriz pryizmu «potriinoi spirali»" [The innovative infrastructure through the prism of "triple helix"]. [http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Наукова\\_періодика/vestnik/Технічний\\_прогрес\\_та\\_ефективність\\_виробництва/2012/15/5Velyka.pdf](http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Наукова_періодика/vestnik/Технічний_прогрес_та_ефективність_виробництва/2012/15/5Velyka.pdf)