

С. І. Гриценко

академік АЕН України

д-р екон. наук, проф.

ORCID 0000-0002-3322-3986

e-mail: sergiy.gritsenko@gmail.com,

Національний авіаційний університет, м. Київ

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЕКОЛОГІЧНО СПРЯМОВАНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ БЛАКИТНОГО ОКЕАНУ

Вступ. Проблема підтримки стабільного зростання інновацій є глобальною. Це підтверджують дослідження про те, що близько 90% компаній не можуть підтримувати прибутки акціонерів вище за середній рівень більше десяти років [1, с. 9]. Розробка інновацій часто здійснюється із затримками на кожному етапі розвитку, вкладенням великих інвестицій, ніж вимагаються, помірною прибутковістю, без задоволення попиту на екологію і порівняно великим періодом досягнення беззбитковості. В умовах глобальних трансформацій компанії не можуть займатися інноваціями від випадку до випадку. Вони зобов'язані постійно впроваджувати інновації швидше, ніж їх існуючі (чи потенційні) конкуренти. Цьому можуть сприяти кластери як системи взаємозв'язаних компаній і організацій: по-перше, за допомогою підвищення продуктивності компаній, що входять до них, і галузей; по-друге, шляхом підвищення здатності до інновацій; по-третє, за допомогою стимулювання нових бізнес-утворень, що підтримують інновації, розширюють межі кластера [2, с. 275], створюють нові ринки.

Створення ринку може відбутись через творче руйнування або підривні інновації, так зване, підривне створення ринку [3, с. 36]. Руйнування відбувається, коли інновації витісняють стару технологію, наявну продукт чи послугу. Цілісна модель стратегії розвитку транспортно-логістичних кластерів охоплює як підривне, так і непідривне творення, що доповнюють один одного і разом відкривають нові межі цінності/витрати для зростання. Але нові ринки транспортних послуг завдяки транспортно-логістичним кластерам можуть бути створені без підриву наявних ринків, знаходячи свою нішу у ринковому просторі партнерських відносин суб'єктів господарювання. Важливість стратегії розвитку транспортно-логістичних кластерів, яка побудована на непідривному творенні, несе менше загроз стану речей і людям, створює зростання, інновації і зайнятість без витіснення наявного бізнесу чи галузі.

На нашу думку, транспортно-логістичні кластери – природно взаємозв'язані і взаємозалежні ланки логістичної системи з ключовим статусом транспортного посередника, що здійснює міжорганізаційну координацію та забезпечує синергетичний ефект [4, с. 118]. Цей ефект можна отримати від ефективного поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на основі партнерських відносин учасників кластерних утворень під час здійснення перевезень.

У високорозвинених країнах формується потужний екологічний лобі в особі зацікавлених господарських суб'єктів, партій, громадських організацій,

транспортно-логістичних кластерів. Воно виступає локомотивом екологізації економіки та суспільного життя в цілому на основі кластерного підходу з утворенням інвестиційного та інноваційного клімату в країні та світі.

Щоб визначити взаємний вплив екологічних аспектів, формування стратегії розвитку транспортно-логістичних кластерів, забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, інвестиційних проектів, логістичних технологій необхідно зрозуміти, що бізнес-всесвіт складається з двох різних видів простору, які мають стратегію червоних та блакитних океанів [5, с. 145].

Стратегія червоного океану спрямована на всі існуючі сьогодні галузі, відомий ринковий простір. Тут компанії намагаються перевершити своїх конкурентів, щоб перетягнути до себе більшу частину споживачів. Оскільки простір червоного океану стає все більше переповненим, перспективи отримання прибутку і зростання зменшуються. Наприклад, в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року гармонізація законодавства України із законодавством ЄС орієнтує на дію в червоному океані, а саме: підвищення конкурентоспроможності українських автоперевізників на європейському ринку надання послуг з автомобільних перевезень [6].

Стратегія блакитного океану спрямована на всі неіснуючі на даний час галузі, невідомий ринковий простір, де конкуренція не має значення. На цьому просторі достатньо можливостей для зростання, де можна створити попит, а не битися за нього; запропонувати споживачам абсолютно нову цінність, оптимізувати свої витрати, швидше отримати чудові прибутки, створити привабливий бренд на десятиліття. Стратегія блакитного океану орієнтована на досягнення економічного розвитку в довготерміновому періоді і може втілюватись як на основі інноваційних технологій, так і на вже існуючих технологіях. Також стратегія блакитного океану як узагальнена модель дій, спрямованих на досягнення мети, може не породжувати зовсім нові галузі, а змінювати межі існуючої галузі в межах червоного океану. Так, транспортно-логістичні кластери, зменшуючи свої витрати та пропонуючи клієнтам більше цінностей в еколанцюзі постачань завдяки непідривному творенню, створюють соціальний ринковий простір в межах регіону на світовому ринку надання транспортних послуг [7].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним та методологічним проблемам функціонування та розвитку транспортно-логістичних послуг, інноваційно-інформаційних технологій з урахуванням екологічної складової присвячено наукові роботи вчених.

Зокрема, стан, проблеми та тенденції розвитку транспортної логістики в Україні досліджено такими науковцями, як О.В. Трифонова, Н.В. Трушкіна [8]; підходи щодо управління в сфері природокористування та охорони навколишнього природного середовища, зокрема, поводження з відходами з урахуванням чинника екологічної конфліктності розглянуто М.М. Петрушенко [9]; можливості та виклики для блокчейн у новій індустріалізації розкрито у дослідженні Д.В. Липницького [10]; інформаційно-комунікаційні технології розвитку «розумних» виробництв розглянуто С.С. Турлаковою [11]; оцінка готовності до смарт-трансформацій з урахуванням екологічної складової визначена М.Ю. Заніздрюю [12]. Незважаючи на вагомий внесок вчених у вирішення питань теоретичного та прикладного характеру щодо функціонування та розвитку транспортно-логістичних послуг, інноваційно-інформаційних технологій, охорони навколишнього природного середовища, все ж актуальність окресленої проблематики через призму транспортно-логістичних кластерів вимагає більш поглибленого дослідження.

Метою статті є обґрунтування теоретичного базису формування стратегії розвитку екологічно спрямованих транспортно-логістичних кластерів блакитного океану.

Викладення основного матеріалу дослідження. В цих умовах, сьогодні для транспортно-логістичних кластерів актуальним постає питання визначення та обґрунтування бізнес-моделі стратегії розвитку екологічно спрямованих транспортно-логістичних кластерів з використанням інноваційних інтелектуальних технологій (інтелектуальних транспортних систем), створивши абсолютно нову цінність (диференціацію) як для споживачів, так і для себе, прагнучі одночасно до диференціації і до низької ціни для відкриття нової межі цінності/витрати, за якою є ще багато місця для розвитку (рис. 1).

В умовах гострої конкурентної боротьби між державами за домінування на світовому ринку надання транспортних послуг, де конкурентні переваги, а не цінність для споживачів визначають стратегію червоного океану, не завжди вдається створити ефективну клієнтоорієнтовану систему транспортного обслуговування. Розвинуті країни, успішні організації мають конкурентну перевагу, як результат залежної зміної – наслідок їх досягнень в обраній стратегії. Визначальним є незалежна зміна – процес досягнення конкурентної переваги виграшної стратегії. Але якщо йти по шляху копіювання конкурентів: зробити те саме, але краще, то стратегічне мислення буде регресувати до рівня конкуренції. Це ринок червоного океану, який обмежує бачення організації факторами конкуренції та поширеними серед конкурентів уявленнями: рухатись вже прокладеною траєкторією, брати конкурентів за взірць [3, с. 61]. Зосередження на створенні конкурентних переваг заважає та змушує конкурувати в той самий спосіб, що й інші.

Це дає можливість переосмислювати всі фактори конкуренції транспортної галузі, створювати сприятливий інвестиційний клімат в країні, віддати перевагу ринку блакитного океану з безпрецедентною цінністю для споживачів транспортних послуг, порушити баланс цінності/витрати.

Залучення інвестиційних коштів в інноваційні проекти є умовою розвитку не тільки транспортної га-

лузі, а і національної безпеки та конкурентоспроможності країни. Хоча поступові покращення порівняно з конкурентами дадуть перевагу, але орієнтація на те, що насправді цінує споживач може зробити конкуренцію неважливою. Парадокс формування стратегії блакитного океану є в тому, що не зосереджуючись на створенні конкурентної переваги, результатом її майже завжди є досягнення найбільших конкурентних переваг; одночасне прагнення диференціації за низької ціни дозволяє залучати нових споживачів, створюючи нові ринкові простори та мережі транспортно-логістичних кластерів.

Саме так створюються нові ринкові простори транспортно-логістичних кластерів блакитного океану, враховуючи процес екологізації на транспорті і використання інтелектуальних транспортних систем без витіснення наявних гравців та наявних ринків, конкуренція на явній межі несуттєва. Для цього, зокрема, вже задіюються методи активного формування екоіміджу і попиту на людський складник процесу: безкоштовна кампанія «сарафанного радіо», потужна, спрямована на масового споживача реклама екологічно чистих продуктів, здорового способу життя, екологічного транспорту тощо, щоб потрапити у відкриті води блакитного океану.

Інтелектуальні транспортні системи (ІТС) – це застосування комп'ютерних, інформаційних та комунікаційних технологій для управління транспортними засобами та мережами у реальному часі, включаючи переміщення людей і товарів [13].

У межах транспортно-логістичного кластера ІТС допоможуть в управлінні регіональною транспортною системою у складі дорожнього транспорту та його петиї з іншими видами транспорту.

Застосування інтелектуальних транспортних систем (ІТС) допоможе розширити поле зору, змінити розуміння можливостей, осмислити інші види та ступені цінності, зробити транспортну систему кластера надійнішою, безпечнішою, ефективнішою та зменшити її негативний вплив на довкілля.

Для створення нового ринкового простору транспортних послуг блакитного океану необхідно впровадження безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту, але при цьому зберігати низькі витрати. До процесу створення та втілення стратегії екологізації в транспортній галузі необхідно ставитись як до одного безперервного взаємопов'язаного виду діяльності, звертати увагу на емоції та психологію людей. Після оформлення стратегії процес її виконання від початку має бути вбудованим в стратегію, щоб люди змогли нею оволодіти, визнати своєю і довести зміни до кінця.

Екологізація в транспортній галузі ведеться по таких напрямках [6]:

- впровадження механізму економічного стимулювання переходу вантажних та пасажирських перевезень на більш екологічно чисті залізничний та водний види транспорту;
- впровадження механізму економічного стимулювання перевізників для зменшення викидів забруднюючих речовин та парникових газів, зниження рівня шумів від транспортних засобів;
- стимулювання використання альтернативних джерел енергії, а також екологічних видів транспорту та спецтехніки;



Рис. 1. Бізнес-модель стратегії розвитку екологічно спрямованих транспортно-логістичних кластерів

– стимулювання використання більш екологічно чистих матеріалів під час виготовлення будівельних сумішей для будівництва доріг та транспортної інфраструктури;

– здійснення комплексу регуляторних і фіскальних заходів, запровадження міжнародних екологічних норм для транспортних засобів, удосконалення механізму використання альтернативних моторних палив,

впровадження економічних стимулів під час введення в експлуатацію транспортних засобів більш високого екологічного рівня;

– впровадження новітніх технологій тестування транспортних засобів за екологічними параметрами;

– приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки у відповідність з регламентами та директивами ЄС стосовно врахування вимог щодо безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу.

Логістично-екологічний мікс, який лежить в основі транспортування вантажів, містить наступні складові – це забезпечення наявності потрібного продукту, в необхідній кількості, заданої якості, в потрібному місті, у встановлений час, для конкретного споживача, з найкращими витратами та захистом довкілля.

За даними ООН, транспорт і промисловість приблизно однаково забруднюють довкілля.

Доля транспорту в проблемі екології (%): споживання природних ресурсів – 20-32%; забруднення атмосфери – 50; забруднення води – 5; зайнятість території – 30; шум – 60-80; загиблі в катастрофах – 45%.

Ці дані можна розглядати як приблизні, оскільки багато інформації про аварії, що відбувалися в промисловості, не було оприлюднено [14, с. 214].

Рівень безпеки перевезень, обсяг споживання енергії та вплив на навколишнє природне середовище в Україні не відповідають сучасним вимогам [6]. Хоча умови транспортної галузі є реальні, але їх створили окремі фірми, покладаючи провину на зовнішні ринкові сили, яких вони не контролюють, то інші фірми зможуть їх змінити і не дозволять умовам галузі формувати своє розуміння того, що можливо та прибуткове [3, с. 59].

Велику небезпеку для здоров'я людей представляють наступні чинники транспортної галузі [15]:

1. Надходження в атмосферу з газими двигунів транспортних засобів токсичних і канцерогенних речовин, що відпрацювали. Для підвищення рівня екологічної безпеки на транспорті необхідне впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту.

2. Шумова дія. Для протидії шумовому впливу необхідно установа протिशумових споруд/екранів (у місцях розташування населених пунктів поблизу автомагістралей) у населених пунктах з кількістю населення не менш як 250 тис. осіб.

3. Електромагнітне і теплове випромінювання. Низькочастотні електромагнітні коливання виникають в системах транспортних засобів. Техніка радіолокації і радіонавігації, використовується для управління рухом транспортних засобів і спостереження за метеорологічною обстановкою, працює в умовах електромагнітних полів великої напруженості, що представляють реальну загрозу для людей. Адаптація до електромагнітної дії не виникає.

4. Транспортні аварії. Потребують розв'язання: недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод, їх статистики та управління ризиками; низький рівень запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху [6].

5. Перетин шляхів міграції тварин. Транспортні магістралі перетинають різноманітні рельєфи і ландшафти, і рослинний і тваринний світ, що мешкає там, піддається посиленій негативній дії. Для розв'язання цих проблем необхідно забезпечити проведення стратегічної екологічної оцінки під час розроблення планів та програм розвитку транспортної галузі, зокрема включаючи будівництво спеціальних переходів і захисних огорожень у місцях міграції диких тварин.

6. Погіршення умов зростання рослин. Підвищенню рівня екологічної безпеки на транспорті сприяють відновлення, охорона та використання захисних лісових насаджень у смугах відведення автомобільних доріг та залізниць як складової екологічної мережі.

7. Руїнування і відчуження земель. Транспорт вимагає відчуження великих земельних площ. Великі території відводяться під автошляхи і автостоянки у великих містах.

Така картина негативного впливу транспорту на довкілля потребує необхідності досягнення блакитного океану, введення екологічних обмежень для збереження безпечного рівня дії на природу з боку транспортних засобів і об'єктів транспорту.

Так, наприклад, Одеський каршерінг, знаменитий своїми екологічними автомобілями. Пропонує тимчасове користування Nissan Leaf за гнучкими тарифами з 2017 року, а також займається продажами електрокарів. Західні автомобільні гіганти інвестують в каршерінг, їх українські колеги лише почали вирішувати базові проблеми. Однак в найближчі роки «нова екологічна мобільність» стане буденною і для українського водія, ставши головним конкурентом існуючих служб оренди авто.

Виходячи з загальної проблеми, яка визначена в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року – це низький рівень інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики, що потребує розв'язання комплексних стратегічних завдань. Ці завдання потребують знайти ринковий простір неспоживачів ціннісної інновації:

– створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, «сухих портів», терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів;

– впровадження нових технологій та інтелектуальних транспортних систем (ІТС) для поліпшення якості надання транспортних послуг, систем інформування про надані послуги, впровадження електронної та інтегрованої автоматичної системи оплати проїзду [6].

Функціонування транспортно-логістичного кластера залежить від рівня раціональної транспортної політики, створених відповідних установ та належної інфраструктури.

Транспортно-логістичні кластери з урахуванням досвіду міст розвинутих країн у плануванні та впровадженні ІТС можуть розробляти свої власні партнерські підходи з ефективного їх використання, враховуючи потенціал господарюючих суб'єктів та особливості регіону.

До складу ІТС відносять інфраструктуру: будівництво, ремонт, реконструкція, експлуатаційне утримання шосейних доріг, каналів, мостів, портів, аеродромів; всі види транспорту, їхні характеристики безпеки; засоби сучасних інформаційних систем, енергопостачання, санітарно-технічне обслуговування та ін.

Також до складу ІТС відносять споживачів, для когочия інфраструктура повинна утворюватися, з урахуванням їх пріоритетів, цінностей, а не для розвитку інфраструктури заради інфраструктури.

У радянській економічній літературі панувала думка, що підприємства галузей інфраструктури, як правило, не приносять прибутку, що стало однією з причин формування виробничої та соціальної інфраструктури за залишковим принципом [16, с. 703]. Це призвело до низької якості шосейних доріг і залізниць, комунального господарства, зв'язку та ін. Для подолання кризи в Україні необхідне здійснення радикальних економічних перетворень з формуванням кластерів інфраструктурного типу, відновлення раціональних норм заощаджень та накопичення необхідних коштів для технічного переоснащення галузей інфраструктури. На цьому кроці блакитний океан перестане бути просто метафорою чи абстрактним поняттям [3, с. 33].

Послуги, які надаються для користувачів ІТС відповідно до версії Міжнародної організації стандартизації (ISO): інформаційні послуги для подорожуючих; управління транспортними операціями та операційні послуги; обслуговування транспортних засобів; обслуговування вантажного транспорту; обслуговування громадського транспорту; обслуговування у надзвичайних ситуаціях; послуги електронної оплати, які стосуються транспорту; послуги моніторингу погодних умов та стану довкілля; послуги національної безпеки, особиста безпека, пов'язана з безрейковим транспортом; послуги управління реагуванням на катастрофи та координацію.

До користувачів входять окремі фізичні особи, власники транспортних засобів, власники інфраструктури (держава, приватні особи).

Послуги обслуговування транспортних засобів, наприклад, включають наступні складові: покращення видимості; автоматичне управління транспортним засобом; уникнення зіткнень; готовність системи безпеки; обмеження для уникнення аварій.

Спроби впровадження ІТС в Україні почалися в 2008 році, коли мер Києва заявив про створення системи «Розумні світлофори».

Сучасний етап розвитку інтелектуальних транспортних систем в Україні повинен стати етапом консолідації, в якій зацікавлені державні органи, промислові підприємці та особи, які займаються розробкою, створенням, поставкою, експлуатацією та використанням ІТС-систем. З боку державних органів на цьому етапі доцільно спрямувати зусилля на забезпечення: впорядкованості та узгодженості нормативно-правової бази, що стосується основних аспектів діяльності в галузі ІТС-систем; координації наукового супроводу розвитку ІТС-систем в Україні; формування системи підготовки та перепідготовки кадрового потенціалу в галузі ІТС-систем; розвитку транспортної інфраструктури; сприятливого клімату для впровадження сервісів на основі вже існуючих навігаційних супутникових систем.

Отже, формування екологічно спрямованої діяльності транспортно-логістичних кластерів можна підсилити за допомогою використання інтелектуальних транспортних систем, які тісно пов'язані з ініціативами підвищення рівня екологічної безпеки на транспорті, інформаційними системами і технологіями, мультимедіа, комунікаціями, інтелектуальною власністю. Варто

ставити акцент на інтелектуальних транспортних системах, однак визнавати зв'язки з іншими секторами.

Висновки. Стратегія створення єдиної архітектури транспортно-логістичних кластерів з впровадженням інтелектуальних транспортних систем дозволить забезпечувати безпеку, мобільність транспортного руху, зниження негативного впливу на довкілля від транспорту за допомогою моніторингу ситуації з використанням навігаційних технологій і своєчасного прийняття рішень, гарантує для споживачів ціннісну інновацію й низькі витрати бізнес-моделі на ринку блакитного океану.

Транспортно-логістичні кластери сприяють ймовірності успіху: створенню мультимодальних транспортних мереж; заміни видів транспорту з вуглецевими викидами; просуванню «зелених» видів транспорту; підвищенню міської мобільності та розвитку системи мережі паркувальних зон і пасажирських терміналів для пересадки з індивідуального транспорту на міський транспорт. Успіх буде, якщо цей процес буде заснований на людяності та систематичності.

Інтелектуальні транспортні системи дають можливість відтворювати ринкові межі без підриву наявних ринків транспортних послуг та створювати новий попит блакитного океану: впровадження електронної та інтегрованої автоматичної системи оплати проїзду; створення та підтримки навігаційної інфраструктури для забезпечення зональної навігації; поліпшення якості надання транспортних послуг, систем інформування про надані послуги; підвищення рівня безпеки транспортних засобів; розвитку телекомунікаційної інфраструктури, забезпечення її інтеграції до загальноєвропейської мережевої служби; впровадження технологій централізованого збору, обробки та розповсюдження даних; раціоналізації інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження; підвищення рівня екологічної безпеки на транспорті.

Розвиток екологічно спрямованих транспортно-логістичних кластерів блакитного океану сприятиме створенню ефективно працюючому транспортному комплексу України, досягненню нею статусу регіонального транспортного хабу.

Список використаних джерел

1. Майкл Л.Д., Джеймс В., Кімберлі В.-Х. Стремительные инновации / пер. с англ. Киев : Companion Group, 2006. 350 с.
2. Портер М.Э. Конкуренция. Москва : Издательский дом «Вильямс», 2005. 608 с.
3. Кім В. Чан, Моборн Рене. Перехід до блакитного океану. Харків, 2018, 285 с.
4. Гриценко С.І. Парадигма інноваційного розвитку економіки України в контексті транспортно-логістичних кластерів: монографія. Innovative development of the economy: global trends and national features. – Collective monograph. – Lithuania: Publishing House «Baltija Publishing», 2018. – 716 p. (P. 114-128).
5. Кім В. Чан, Моборн Рене. Стратегія блакитного океану / Про стратегію. 10 найкращих статей із журналу Harvard Business Review; пер. з англ. К. Козачук. Київ, 2019. 288 с.
6. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. №430-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi->

ukrayini-na-period-do-2030-roku (дата звернення: 18.11.2019).

7. Гриценко С.І. Моделивання системи цінностей еколанцюга постачань як домінанта транспортно-логістичних кластерів. *Вісник економічної науки України*. 2019. №1. С. 31-34.

8. Трифонова О.В., Трушкіна Н.В. Стан, проблеми та тенденції розвитку транспортної логістики в Україні. *Вісник економічної науки України*. 2019. №1. С. 143-149.

9. Петрушенко М.М. Екологічна конфліктність у сфері поводження з відходами: питання управління та оподаткування. *Вісник економічної науки України*. 2019. №1. С. 101-105.

10. Липницький Д.В. Возможности и вызовы для блокчейн в новой индустриализации. *Економіка промисловості*. 2019. №1. С. 82-100. doi: <https://doi.org/10.15407/econindustry2019.01.082>

11. Турлакова С.С. Информационно-коммуникационные технологии развития «умных» производств. *Економіка промисловості*. 2019. №1. С. 101-122. doi: <https://doi.org/10.15407/econindustry2019.01.101>

12. Заниздра М.Ю. Оценка готовности к smart-трансформациям с учетом экологической составляющей. *Економіка промисловості*. 2018. №4. С. 5-25. doi: <https://doi.org/10.15407/econindustry2018.04.005>

13. Інтелектуальні транспортні системи. Модуль 4 е. Стійкий розвиток транспортної системи: Збірник матеріалів для політиків міст. 2009. URL: https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Soourcebook/SB4_Vehicles-and-Fuels/GIZ_SUTP_SB4e_Intelligent-Transport-Systems-UA.pdf (дата звернення: 16.11.2019).

14. Троицкая Н.А., Чубуков А.Б. Единая транспортная система: учебник. Москва. 2004. 240 с.

15. Цумаева А.С. Менеджмент в сфере транспорта и логистики. Мариуполь: ПГТУ, 2014. 195 с.

16. Економічна енциклопедія: в 3 т. / за ред. С.В. Мочерного. Київ : Видавничий центр «Академія», 2000. Т. 1. 864 с.

References

1. Maikl L.D., Dzheims V., Kumberly V.-Kh. (2006). *Stremitel'nyye innovatsii*. Tans. from english. Kyiv, Companion Group [in Russian].

2. Porter M.Э. (2005). *Konkurentsya*. Moskva : Yzdatelskiy dom «Vyliams» [in Russian].

3. Kim V. Chan, Moborn Rene. (2018). *Perekhid do blakytneho okeanu*. Kharkiv [in Ukrainian].

4. Hrytsenko S.I. (2018). *Paradyhma innovatsiinoho rozvytku ekonomiky Ukrainy v konteksti transportno-lohistychnykh klasteriv: monohrafiia*. Innovative develop-

ment of the economy: global trends and national features: collective monograph. Lithuania, Publishing House «Baltija Publishing», pp. 114-128.

5. Kim V. Chan, Moborn Rene. (2019). *Stratehiia blakytneho okeanu / Pro stratehiuu*. 10 naikrashchykh statei iz zhurnal Harvard Business Review; per. z anhli. K. Kozachuk. Kyiv [in Ukrainian].

6. *Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 r. №430-r*. Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennia-natsionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> (дата звернення: 18.11.2019).

7. Hrytsenko S.I. (2019). *Modeliuvannia systemy tsinnosti ekolantsiua postachan yak dominanta transportno-lohistychnykh klasteriv*. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, pp. 31-34 [in Ukrainian].

8. Tryfonova O.V., Trushkina N.V. (2019). *Stan, problemy ta tendentsii rozvytku transportnoi lohistyky v Ukraini*. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, 1, pp. 143-149 [in Ukrainian].

9. Petrushenko M.M. (2019). *Ekolohichna konfliktnist u sferi povodzhennia z vidkhodamy: pytannia upravlinnia ta opodatkuвання*. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, 1, pp. 101-105 [in Ukrainian].

10. Lypnytskyi D.V. (2019). *Vozmozhnosti u vyzovy dlia blokchein v novoi yndustryalizatsyyi*. *Економіка промисловості*, 1, pp. 82-100. [in Russian]. doi: <https://doi.org/10.15407/econindustry2019.01.082>

11. Turlakova S.S. (2019). *Ynformatsyonno-kommunikatsionnye tekhnolohyy razvytyia «umnykh» proyzvodstv*. *Економіка промисловості*, 1, pp. 101-122. [in Russian]. doi: <https://doi.org/10.15407/econindustry2019.01.101>

12. Zanyzdra M.Iu. (2018). *Otsenka hotovnosti k smart-transformatsiyam s uchetom ekolohicheskoi sostavliaiushchei*. *Економіка промисловості*, 4, pp. 5-25. [in Russian]/ doi: <https://doi.org/10.15407/econindustry2018.04.005>

13. *Intelektualni transportni systemy. Modul 4 e. Stiiki rozvytok transportnoi systemy: Zbirnyk materialiv dlia politykiv mist*. 2009. Retrieved from https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Soourcebook/SB4_Vehicles-and-Fuels/GIZ_SUTP_SB4e_Intelligent-Transport-Systems-UA.pdf (дата звернення: 16.11.2019) [in Ukrainian].

14. Troitskaia N.A., Chubukov A.B. (2004). *Edynaia transportnaia sistema: Uchebnyk*. Moskva [in Russian].

15. Tsumaeva A.S. (2014). *Menedzhment v sfere transporta y lohistyky*. Maryupol, PHTU [in Russian].

16. *Економічна енциклопедія: в 3 т. (2000)*. S.V. Mochernyi (Eds.). Kyiv, Vydavnychi tsentr «Akademiiia». Vol. 1 [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 25.11.2019
Прийнято до друку 19.12.2019

Формат цитування:

Гриценко С. І. Стратегія розвитку екологічно спрямованих транспортно-логістичних кластерів блакитного океану. *Вісник економічної науки України*. 2019. № 2 (37). С. 151-156. doi: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2019.2\(37\).151-156](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2019.2(37).151-156)

Gritsenko S. I. (2019). *Development strategy for environmentally-oriented transport and logistics clusters of the blue ocean*. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, 2 (37), pp. 151-156. doi: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2019.2\(37\).151-156](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2019.2(37).151-156)