

**Мікроекономіка**

Вячеслав ЛЯШЕНКО,  
Вікторія ХАУСТОВА,  
Наталія ТРУШКІНА

**ТРАНСКОРДОННИЙ  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИЙ КЛАСТЕР  
ЯК ІНСТРУМЕНТ ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ  
УКРАЇНИ ТА ПОЛЬЩІ:  
ІНСТИТУЦІЙНІ ЗАСАДИ**

**Резюме**

У воєнний і післявоєнний період першочерговим напрямом вітчизняної економіки має бути активізація транскордонної співпраці прикордонних регіонів України та Польщі. Це обумовлено насамперед виникненням значних проблем організації міжнародної логістичної діяльності у структурі зовнішньої торгівлі через блокування морських портів. Запропоновано комплексний підхід до оцінювання ефективності організації міжнародної логістичної діяльності в Польщі та Україні, який базується на застосуванні комплексу показників,

© Вячеслав Ляшенко, Вікторія Хаустова, Наталія Трушкіна, 2022.

Ляшенко Вячеслав, доктор економічних наук, професор, завідувач відділу проблем регуляторної політики і розвитку підприємництва, Інститут економіки промисловості НАН України, м. Київ, Україна. ORCID: 0000-0001-6302-0605 Емейл: slaval.aenu@gmail.com

Хаустова Вікторія, доктор економічних наук, професор, директор Науково-дослідницького центру індустріальних проблем розвитку НАН України, м. Харків, Україна. ORCID: 0000-0002-5895-9287 Емейл: v.khaust@gmail.com

Трушкіна Наталія, кандидат економічних наук, старший дослідник, докторант, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України, м. Харків, Україна. ORCID: 0000-0002-6741-7738 Емейл: nata\_tru@ukr.net

що характеризують сучасний стан функціонування транспортно-логістичної системи з точки зору відповідного інфраструктурного забезпечення. До таких показників належать: індекс ефективності логістики (ефективність роботи митниці, якість інфраструктури, організація міжнародних вантажоперевезень, компетентність і якість логістичних послуг, відстежування і своєчасність поставок); витрати на організацію логістичної діяльності; доходи ЗРЛ сектору; експорт товарів; імпорт товарів; експорт транспортних послуг; імпорт транспортних послуг; сальдо експортно-імпортних операцій; коефіцієнт покриття експорту імпортом; обсяги перевезення вантажів різними видами транспорту; вантажообіг різних видів транспорту; обсяг прямих інвестицій з України в економіці Польщі; обсяг прямих інвестицій з Польщі в економіці України. На підставі отриманих результатів проведеної діагностики виявлено основні бар'єри, що гальмують ефективну організацію зовнішньоекономічної логістичної діяльності у структурі зовнішньої торгівлі України і Польщі. Для відновлення національної економіки України доцільно формувати гнучку логістичну систему, яка мала би змогу швидко реагувати на зовнішні загрози та адаптуватися до них. Для цього необхідно: спрямовувати спільні зусилля представників урядової, підприємницької, наукової, освітньої, громадської, міжнародної спільноти задля подолання викликів, які виникають в умовах війни; переорієнтувати логістичну інфраструктуру; змінювати напрямки усіх експортних потоків від південних портів до західних сухопутних портів; створити належні інституційні засади формування транскордонного транспортно-логістичного кластера як інструменту просторового розвитку України і Польщі.

### **Ключові слова**

Регіональна економіка, транскордонна співпраця, транспортна логістика, транспортно-логістична система, індекс ефективності логістики, витрати на логістичну діяльність, дохід ЗРЛ сектору, показники розвитку зовнішньої торгівлі, логістичні бар'єри, воєнний стан, інфраструктурне забезпечення, транспортно-логістичний кластер, інституційні засади, партнерські програми економічної співпраці, ефективність.

**Класифікація за JEL:** F40; L91; M31; O18; R10; R58.

7 таблиць, 52 джерела літератури.

## Огляд літератури та постановка проблеми

В умовах глобальних викликів і зовнішніх загроз, які виникли протягом останніх років в Україні, формування партнерських взаємовідносин з країнами ЄС і поглиблення міжнародного економічного партнерства й транскордонної співпраці – актуальні. Україна націлена на європейський вектор економічного розвитку.

Серед головних пріоритетів національної економіки України визнано транскордонну співпрацю з Польщею з питань транспортної логістики на засадах кластеризації, цифровізації, екологізації у контексті забезпечення сталого розвитку. Це відповідає основним положенням Глави 27 Угоди про асоціацію, нормативно-правових і програмних документів з питань регіональної політики, транскордонної співпраці, а також угод про економічне партнерство й співпрацю між Україною та Польщею.

Питання співпраці з Польщею набувають особливої актуальності сьогодні, у період збройної агресії росії проти України, внаслідок виникнення значних проблем організації зовнішньоекономічної логістичної діяльності через блокування чорноморських портів. Актуальність вказаної проблематики підтверджує організація й проведення багатьох науково-практичних заходів, зокрема: онлайн-конференція «Україна-Польща: логістичні питання, перспективи та можливості двосторонньої співпраці» (15 червня 2022 р., м. Київ, Міністерство інфраструктури України, Торгово-промислова палата України, Закордонне торговельне Бюро Польської Агенції інвестицій і торгівлі); розширене засідання Антикризового штабу (21 липня 2022 р., м. Київ, Український союз промисловців і підприємців); Українсько-польський форум «Можливості логістичної інфраструктури (портів) Польщі для збільшення експорту-імпорту з Україною» (28 липня 2022 р., м. Київ, Український союз промисловців і підприємців) тощо.

У зв'язку з цим виникли проблеми пошуку принципово нових механізмів, шляхів, можливих організаційних форм партнерства і дієвих інститутів регіонального розвитку у сфері транспортної логістики за сучасних умов воєнного стану. Це обумовило вибір обраної тематики дослідження.

Базові теоретичні джерела для дослідження – публікації вчених та організацій, що належать до наукових шкіл М. Портера (M. Porter) (1985), (1998) – кластерний підхід до проблем підвищення конкурентоспроможності; Ф. Фукуяма (F. Fukuyama) (1999) – виявлення специфіки інформаційних мереж і типових мережевих структур; М. Кастельса (M. Castells) (2010) – теорія інформаційної епохи та мережевого суспільства; Г. Ецковиця (H. Etzkowitz) (2008), (2018) і Л. Лейдесдорфа (L. Leydesdorff) (1995), (2012) – модель потрійної спіралі; К. Кетелса (C. Ketels) (2004), (2008) – розвиток і підтримка кластер-

них ініціатив; Л. Орведаль (L. Orvedal) (2002) – визначення структури кластерних об'єднань.

Питання кластеризації національної економіки, формування й реалізації різних видів кластерних політик і кластерних ініціатив входять до кола наукових інтересів багатьох провідних зарубіжних науковців (M. Benner (2017); M. Delgado (2010); P. Dussauge (2000); M. Enright (1992); E. Feser (1998); D. Fornahl (2021); B. Garrette (2000); N. Grashof (2021); R. Hassink (2021); A. Kowalski (2020); W. Mitchell (2000); S. Morgulis-Yakushev (2017); M. Porter (2010); M. Preveser (1996); Ö. Sölvell (2017); S. Stem (2010); G. Swann (1996)).

Розвиток мережевого підходу як специфічної форми організації підприємницької діяльності розпочався у середині 1960-х років унаслідок науково-технічної революції та зародження процесів глобалізації. Тоді посилилася інтернаціоналізація економічних процесів, інтеграція набула глобального масштабу. Суб'єкти господарювання почали активно використовувати різні форми кооперації та мережевого партнерства. Зростання потреби в осмисленні мережевої взаємодії викликало становлення теорії підприємницьких мереж, яка набула значного розвитку в працях західних дослідників (J. Podolny, K. Page (1998); T. Broekel, R. Boschma (2012)).

Питання міждержавної й транскордонної співпраці у різних сферах економічної діяльності активно досліджували зарубіжні (R. Guo; O. Holsti; C. Johnson; G. Liska; O. Löfgren; H. Milner; G. Snyder; A. Wolfers) й українські (І. Артёмов; О. Бабанська; О. Бабінова; П. Беленький; С. Біла; Ю. Головня; М. Грузд; М. Долішний; А. Дунська; Ю. Євчак; Г. Жалдак; Я. Жаліло; А. Зарді; С. Злупко; Н. Карпчук; В. Козик; Б. Короп; Н. Кравченко; В. Куриляк; Я. Лазур; В. Маркович; Н. Мікула; А. Митко; Н. Павліха; В. Реутов; Є. Романенко; Є. Савельєв; А. Санченко; Ю. Седляр; А. Сошников; Є. Тихомиров; В. Устименко; Ю. Фетько; І. Цимбалюк; І. Школа; Б. Юськів та ін.) науковці.

Як показує теоретичний аналіз (A. Wolfers (1962); G. Liska (1968); O. Holsti (1973); G. Snyder (1997); O. Löfgren (2004); C. Johnson (2009); R. Guo (2015); Н. Мікула (2004), (2014); Н. Павліха (2006); Я. Жаліло та ін. (2011); Н. Мікула та ін. (2012); А. Митко та ін. (2013); В. Маркович (2015); Ю. Головня (2015); О. Бабанська (2017); Ю. Седляр & Н. Кравченко (2017); Є. Романенко (2018); В. Устименко та ін. (2020) та ін.), сьогодні немає єдиного концептуального підходу до визначення суті транскордонної співпраці. Це обумовлено тим, що науковці є представниками різних економічних теорій і шкіл зі своїми науковими підходами й особливостями, а також неоднозначністю і багатоаспектністю цього поняття. Адже термін «транскордонна співпраця» розглядається як об'єкт досліджень з позицій міжнародного права, державного й регіонального управління, національної та економічної безпеки, менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, територіального маркетингу, міжнародного бізнесу.

Здебільшого дослідники під поняттям «транскордонна співпраця» розуміють елемент державної політики; різновид або складову частину міжрегіональної співпраці; метод реалізації політичних інтересів держав; специфічну сферу зовнішньоекономічної діяльності; форму міжнародної співпраці; один із перспективних напрямів міжнародної інтеграції; вид міжнародної діяльності; складне і багатогранне явище розвитку міжнародних відносин; форму міждержавної інтеграції шляхом інтенсифікації зв'язків прикордонних регіонів; складову системи міжнародних відносин на міжрегіональному і локальному рівнях; елемент системи міжнародних економічних зв'язків; форму світогосподарської інтеграції; інструмент регіонального розвитку; спільну діяльність органів влади прикордонних регіонів; інструмент регіонального маркетингу тощо.

На підставі узагальнення концептуальних положень щодо вказаної проблематики термін «транскордонна співпраця» пропонується розглядати як: важливий чинник підвищення рівня національної безпеки держави; ефективну форму активізації євроінтеграційних процесів; стратегічний пріоритет сталого просторового розвитку; основну складову стратегії регіонального розвитку.

З огляду на це **мета статті** полягає у науково-методичному обґрунтуванні інституційних засад створення транскордонного транспортно-логістичного кластера у контексті реалізації стратегій просторового розвитку прикордонних регіонів України та Польщі.

## Методи дослідження

Теоретико-методологічну основу дослідження становлять положення інституційної теорії, зокрема парадигми еволюційного розвитку, теорії класифікації, транскордонної співпраці, концепції стратегічного та логістичного менеджменту.

У процесі дослідження використовувалися такі загальнонаукові методи: аналізу й синтезу, статистичного аналізу, експертних оцінок, соціологічних опитувань, маркетингового аналізу, класифікації та системного підходу, порівняння та структурно-логічного узагальнення.

Інформаційну базу дослідження становлять:

- статистична інформація Державної служби статистики України; аналітичні матеріали Світового банку, Armstrong & Associates, Inc., Американської торговельної палати в Україні, Центру економічних і бізнес-досліджень (CEBR), S&P Global Market Intelligence, Європейської бізнесасоціації, Центру економічної стратегії, KSE Institute,

дослідницької агенції Info Sapiens, польського Центру діалогу ім. Ю. Мерошевського;

- законодавчі та нормативно-правові акти: Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (глава 27 «Транскордонне та регіональне співробітництво»); Стратегія розвитку транспорту Польщі до 2020 року (з перспективою до 2030 року); закони України «Про транскордонне співробітництво», «Про засади державної регіональної політики»; постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки», «Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2021–2027 роки»; Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року»; «Договір між Україною та Республікою Польщею про добросусідство, дружні відносини і співробітництво»; стратегічні документи розвитку Волинської, Закарпатської та Львівської областей на період до 2027 р. тощо.

## Результати досліджень

У результаті досліджень Світового банку виявлено позитивну тенденцію позицій Польщі у рейтингу за основними індикаторами, які характеризують ефективність логістичної діяльності (табл. 1). Так, за індексом ефективності логістики Польща піднялася за 2007–2018 рр. на 12 пунктів. Це відбулося через підвищення рангу за всіма індикаторами: «Організація міжнародних вантажоперевезень» – на 40 пунктів; «Своєчасність постачань» – на 17; «Якість інфраструктури» – на 16; «Компетентність і якість наданих логістичних послуг» і «Відстежування постачань» – на 9; «Ефективність роботи митниці» – на 5 пунктів.

Загальний рейтинг України також покращився на 7 пунктів. Це обумовлено поліпшенням позицій країни за індикаторами «Компетентність і якість наданих логістичних послуг» – на 29 пунктів; «Відстежування постачань» – на 28; «Організація міжнародних вантажоперевезень» – на 15; «Ефективність роботи митниці» – на 8 пунктів. Однак в Україні суттєво погіршилися позиції за індикатором «Якість інфраструктури» – на 45 пунктів.

За даними Armstrong & Associates, Inc. (2021), частка витрат на організацію логістичної діяльності у ВВП Польщі становила у 2020 р. 10,1%, в Україні – 15,9% (середньосвітовий показник – 10,8%). За цей період питома вага доходів ЗРЛ сектору в Польщі становила 10,1% обсягу логістичних витрат, а в Україні – 8,2% (середньосвітовий показник – 10,6%). У 2020 р. част-

ка ВВП Польщі становила 0,7% загальносвітового ВВП, витрат на логістичну діяльність – 0,66% загального їх обсягу в світі, доходів ЗРЛ сектору – 0,63% загальносвітового обсягу. Значення цих показників в Україні становили 0,18, 0,27, 0,21, відповідно (табл. 2).

Таблиця 1

**Місце Польщі та України у рейтингу ефективності логістики**

Індикатори	Країни/роки							
	Польща				Україна			
	2007	2014	2016	2018	2007	2014	2016	2018
Ефективність роботи митниці	38	32	33	33	97	69	116	89
Якість інфраструктури	51	46	45	35	74	71	84	119
Організація міжнародних вантажоперевезень	52	24	33	12	83	67	95	68
Компетентність і якість логістичних послуг	38	33	31	29	90	72	95	61
Відстежування поставань	40	27	37	31	80	45	61	52
Своєчасність поставань	40	15	37	23	55	52	54	56
Індекс ефективності логістики	40	31	33	28	73	61	80	66

Джерело: складено на основі (J.-F. Arvis et al., 2018).

Таблиця 2

**Основні показники розвитку ринку логістичних послуг**

Країна	Показники				
	ВВП, млрд дол. США	Логістичні витрати		Доходи ЗРЛ сектору	
		млрд дол. США	частка у ВВП, %	млрд дол. США	частка у витратах на логістику, %
Польща	594,2	60,3	10,1	6,1	10,1
Україна	151,5	24,1	15,9	2,0	8,2
У світі	84574,8	9092,1	10,8	961,8	10,6

Джерело: складено на основі (Armstrong & Associates, Inc. (2021)).

На підставі аналізу інформаційно-аналітичних матеріалів Державної служби статистики України встановлено, що обсяг експортних операцій у процесі торгівлі товарами України з Польщею збільшився за 2010–2021 рр. у 2,93 рази, а імпортних – у 1,79 разу (табл. 3). Співвідношення імпорту та експорту скоротилося: якщо у 2010 р. значення цього показника становило 1,56 разу, то у 2021 р. – 1,05 разу. Обсяг експорту в структурі зовнішньої торгівлі послугами України з Польщею збільшився в 2021 р. порівняно з 2010 р. у 5,1 разів, а імпорту – у 1,94 разу. Сальдо експортно-імпортних операцій у Польщі зросло у 3,7 рази: у 2010 р. воно мало від'ємне значення, а в 2021 р. – позитивне.

Таблиця 3

**Структура зовнішньої торгівлі товарами і послугами України з Польщею**

Роки	Експорт, млн дол. США		Імпорт, млн дол. США	
	товарів	послуг	товарів	послуг
2010	1785,6	90,5	2778,1	141,1
2011	2791,8	132,4	3164,2	142,5
2012	2571,0	140,3	3545,3	175,4
2013	2547,8	217,9	4068,7	167,5
2014	2644,7	202,8	3070,8	148,4
2015	1977,3	181,9	2324,0	98,7
2016	2200,0	220,6	2693,3	138,6
2017	2724,6	296,3	3453,8	150,2
2018	3257,2	336,8	3641,9	163,6
2019	3295,8	377,3	4109,1	177,0
2020	3272,7	417,9	4140,9	190,3
2021	5227,4	462,7	4962,5	273,2

Джерело: складено на основі інформаційно-аналітичних матеріалів Державної служби статистики України.

Протягом 2010–2020 рр. обсяг експорту транспортних послуг України з Польщею збільшився у 2,5 рази, а імпорту – у 2 рази (табл. 4). Сальдо експортно-імпортних операцій збільшилося у 16,6 разів, тобто значення коефіцієнта покриття експортом імпорту зросло з 1,03 до 1,28.

За даними Європейської економічної комісії ООН, протягом 2000–2019 рр. обсяги вантажоперевезень залізничним транспортом у Польщі збільшилися на 26,1%. Вантажоперевезення автомобільного транспорту зросли на 39,1%. Однак обсяги перевезення вантажів річковим транспортом у Польщі зменшилися на 73,4% (табл. 5).



Таблиця 4

**Експортно-імпортні операції з надання транспортних послуг  
 України з Польщею**

Показники	Роки	
	2010	2020
Експорт, тис. дол. США	48072,5	118653,0
Імпорт, тис. дол. США	46510,3	92784,6
Сальдо експортно-імпортних операцій, тис. дол. США	1562,2	25868,4

Джерело: складено на основі інформаційно-аналітичних матеріалів Державної служби статистики України.

Таблиця 5

**Динаміка обсягів вантажоперевезень різними видами транспорту  
 в Польщі**

Роки	Перевезення вантажів різними видами транспорту, тис. т		
	залізничний транспорт	автомобільний транспорт	річковий транспорт
2000	185334	1083071	10433
2005	269553	863396	9607
2010	216767	1216083	2820
2013	232596	1300608	3185
2014	227820	1300382	5899
2015	224320	1264960	4907
2016	222523	1313657	3821
2017	239501	1501811	3412
2018	249260	1390184	2988
2019	233744	1506450	2779

Джерело: складено на основі інформаційних матеріалів із статистичної бази даних Європейської економічної комісії ООН.

За 2000–2019 рр. обсяг вантажообігу залізничного транспорту в Польщі зріс на 1,1%, а автомобільного транспорту – збільшився у 4,8 рази. Водночас за досліджуваний період вантажообіг річкового транспорту в Польщі скоротився на 92,8% (табл. 6), хоча річковий транспорт належить до найбільш екологічних та економних видів транспорту. Тому польському уряду доцільно розробити й реалізувати комплекс заходів з підвищення ефективності функціонування водного транспорту.

Таблиця 6

## Динаміка вантажообігу різних видів транспорту в Польщі

Роки	Вантажообіг різних видів транспорту, млн ткм		
	залізничний транспорт	автомобільний транспорт	річковий транспорт
2000	54015	72842	1173
2005	49972	111826	1277
2010	48705	202308	130
2013	50881	247594	91
2014	50073	250931	110
2015	50603	260713	83
2016	50650	290749	105
2017	54797	335220	108
2018	59388	315874	119
2019	54584	348952	84

Джерело: складено на основі інформаційних матеріалів із статистичної бази даних Європейської економічної комісії ООН.

Як показує статистичний аналіз, простежується негативна тенденція фінансування економіки Польщі за рахунок прямих інвестицій з України (табл. 7). Так, частка обсягу прямих інвестицій з України в економіці Польщі становила в 2019 р. 0,13% загальноєвропейського обсягу цих інвестицій (у 2010 р. – 0,77%). Питома вага обсягу прямих інвестицій з Польщі в економіці України в 2019 р. становила 2,45% загальноєвропейського обсягу цих інвестицій.

За даними Міністерства інфраструктури та розвитку Республіки Польща, за останні 10 років обсяг фінансування розвитку інфраструктури країни з різних фондів Євросоюзу становив понад 34 млрд євро. У Польщі планування на національному рівні відбувається з урахуванням довгострокової перспективи.

Основним документом є Стратегія розвитку транспорту до 2020 р. (з перспективою до 2030 р.). Цей стратегічний документ визначав оперативні цілі, які були реалізовані в 2014–2020 рр. для розвитку автомобільного, залізничного, морського і внутрішнього водного транспорту з використанням коштів фондів ЄС. До 2023 р. планується освоїти 88% загального бюджету, з яких 33% належить до реалізації в рамках інфраструктурної політики TEN-T. Це дасть змогу досягти загальноєвропейських показників. Наприклад, скоротити середній час у дорозі між центрами воєводств на 15% (це приблизно 40 хв.) і підвищити рівень безпеки дорожнього руху.

Таблиця 7

## Динаміка обсягу прямих інвестицій, млн дол. США

Роки	Надходження прямих інвестицій	
	з України в економіці Польщі	з Польщі в економіці України
2010	47,0	913,0
2011	46,3	834,3
2012	52,3	897,2
2013	56,4	819,8
2014	53,4	708,0
2015	50,2	679,4
2016	48,7	509,1
2017	6,7	571,3
2018	6,7	631,7
2019	8,1	693,7

Джерело: складено на основі інформаційно-аналітичних матеріалів Державної служби статистики України.

Водночас у Польщі простежується негативна тенденція розвитку транспортно-логістичної системи. Так, експерти відзначають дисбаланс у розвитку автодорожньої та залізничної інфраструктури. Основна частина інвестицій спрямовується у дорожній сектор, а частка обсягу фінансування у розвиток залізничної інфраструктури знижується.

У зв'язку з цим польські фахівці-практики висловили думку на Європейському економічному конгресі в Катовіце у вересні 2020 р. щодо недостатньо дієвого функціонування інтегрованої транспортної системи в країні. Однією з основних цілей стратегії розвитку транспорту в Польщі, оновленої в 2019 р., визначено посилення ролі залізниць в інтегрованій транспортній мережі. Однак на практиці питома вага обсягу вантажоперевезень залізничним транспортом щорічно знижується у загальному обсязі, а розміри інвестиції у залізничну інфраструктуру значно поступаються вкладенням у розвиток мережі автодоріг. Наприклад, обсяг інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури становив за 2000–2019 рр. 73 млрд злотих (приблизно 18,6 млрд дол. США), тоді як в основні автодороги – 203 млрд злотих (51,7 млрд дол.). При цьому до основних недоліків віднесено суттєвий ступінь зносу залізничної інфраструктури, численні вузькі місця у мережі, недостатню інтеграцію з іншими видами транспорту і зусилля уряду щодо переведення перевезень з автомобільного транспорту на більш екологічні види, у т. ч. залізничний.

Отже, надалі варто приділяти значну увагу вирішенню проблем інвестування розвитку національних економік України та Польщі, у т. ч. функціонування транспортної й логістичної інфраструктури.

Особливої актуальності питання співпраці з Польщею у сфері транспорту й логістики набувають сьогодні, у період збройної агресії росії проти України, коли виникли значні проблеми організації зовнішньоекономічної логістичної діяльності через блокування морських портів.

За даними Центру економічних і бізнес-досліджень (CEBR), загальний обсяг невиробленої в Україні продукції у 2014–2020 рр. унаслідок конфлікту з Росією дорівнює 280 млрд дол. США, тобто до 40 млрд дол. США щороку, що становить 19,9% ВВП України доконфліктного рівня. Тривалий конфлікт негативно вплинув на національну економіку України. Так, знизилась довіра інвесторів до економіки, що призвело до втрати 72 млрд дол. США інвестицій або до 10,3 млрд дол. США щорічно. Водночас постійне скорочення обсягів експортних поставок призвело до загальних втрат країни за 2014–2020 рр. до 162 млрд дол. США через блокування морських портів.

За експертними оцінками S&P Global Market Intelligence, ВВП України знизиться у 2022 р. на 45,7%. МВФ прогнозує скорочення ВВП України на 35%, а Міністерство фінансів України – від 30 до 50%. Державний борг України зростає у 2022 р. до 60% національного ВВП. За оцінками Європейської бізнес-асоціації, 57% українських компаній припинили або призупинили свою господарську діяльність.

Згідно з розрахунками Центру економічної стратегії, обсяг експорту у березні 2022 р. скоротився на 50% (до 2,7 млрд дол. США), а імпорт – на 30% (до 1,8 млрд дол.). Експорт металів майже припинився, сільськогосподарської продукції – знизився у 4 рази. Морські вантажоперевезення (62% загальноукраїнського обсягу експортних поставок 2021 р. у доларах США) припинено унаслідок блокади морських портів. Залізничні (12%) та автомобільні (23%) відправлення вантажів серйозно ускладнено.

За оцінками KSE Institute із залученням фахівців міністерств і відомств України, загальні втрати національної економіки станом на 08.06.2022 р. через війну становили 564–600 млрд дол. США. Загальна сума прямих задокументованих збитків від пошкодження об'єктів інфраструктури становить 103,9 млрд дол. США, або 3 трлн грн, у т. ч. дорожня інфраструктура – 30 млрд дол. (28,9% загальної суми збитків від руйнування інфраструктури); цивільна авіаційна – 6,8 млрд (6,5%); залізнична та рухомий склад – 2,7 млрд (2,6%); порти і портова інфраструктура – 0,47 млрд (0,5%); складська інфраструктура – 0,32 млрд дол. (0,3%).

Американська торговельна палата в Україні провела опитування у період з 9 по 21 червня 2022 р., до якого було залучено 127 представників компаній-членів (це найбільші українські та міжнародні інвестори; серед них 70%

керівники компаній і 30% – провідні менеджери). У ході опитування встановлено, що найбільшими викликами для компаній під час війни визнано логістику й транспорт (55% респондентів); експортно-імпортні операції (36%); відсутність клієнтів / замовлень (28%); дефіцит постачання (19%); релокацію (18%) тощо.

Отже, до ключових бар'єрів, які гальмують організацію міжнародної логістичної діяльності в Україні у воєнний період, належать такі: порушення ланцюгів постачання продовольства; зниження обсягів експортного постачання продукції унаслідок блокування морських портів; неналежне виконання умов і термінів зовнішньоекономічних контрактів; збільшення трансакційних витрат і на логістику; дефіцит палива через знищення паливних складів і складну транспортну логістику; обмежений обсяг прямих інвестицій у формування й функціонування відповідної логістичної інфраструктури (термінали, складські комплекси, розподільчі центри, кластерні утворення) тощо.

Тому з метою відновлення національної економіки України доцільно формувати гнучку логістичну систему, яка мала би змогу швидко реагувати на зовнішні загрози та адаптацію до них. Для цього необхідно:

- 1) спрямовувати спільні зусилля представників урядової, підприємницької, наукової, освітньої, громадської, міжнародної спільноти задля подолання викликів, які виникають в умовах війни;
- 2) переорієнтовувати логістичну інфраструктуру;
- 3) змінювати напрямки усіх експортних потоків: від південних портів до західних сухопутних портів.

З огляду на це польський напрямок стає ключовим логістичним центром для українського експорту через блокування чорноморських портів. Тобто з'явилися нові можливості й перспективи для співпраці з Польщею як стратегічним партнером. Наприклад, польський морський порт Колобжег, що розташований на узбережжі Балтійського моря між Свіноуйсцем і Гдинею, пропонує здійснювати перевалку української експортної аграрної продукції на потужностях підприємства. Вже розпочато реалізацію декількох пілотних проєктів.

Це також підтверджують дані всеукраїнського обстеження, яке було проведено у серпні 2022 р. Info Sapiens за дорученням польського Центру діалогу ім. Ю. Мєрошевського. Під час опитування встановлено, що 73% респондентів поліпшили ставлення до поляків, а 40% опитаних вважають, що надалі партнерські взаємовідносини між Польщею та Україною будуть суто добросусідськими; 58% – ближчими, ніж просто сусідські. 29% наголошують на необхідності взаємної підтримки та реалізації спільної налагодженої зовнішньої політики.

На сьогодні Україна і Польща підписали меморандум про посилення двосторонньої співпраці у сфері залізничного транспорту, згідно з яким планується створення спільного логістичного підприємства. Це дасть змогу кардинально збільшити обсяг залізничних перевезень українського експорту до ЄС та на світові ринки через Європу.

Крім цього, Міністерство економічного розвитку і технологій Польщі та Міністерство економіки України підписали Меморандум, головна мета якого – розроблення інструментів для зміцнення економічної двосторонньої співпраці для спрощення зовнішньоторговельних операцій. Реалізація Меморандуму сприятиме зростанню обсягів експортно-імпортних операцій у структурі зовнішньої торгівлі з Польщею. Завдяки страховим інструментам український бізнес зможе залучати максимальну кількість польських логістичних компаній для обслуговування необхідного обсягу експортно-імпортних операцій.

У результаті проведеного дослідження (Liashenko & Trushkina, 2021; Khaustova & Trushkina, 2022) встановлено, що з метою активізації транскордонної співпраці України та Польщі у сфері транспортної логістики доцільно створювати на підставі спільних ініціатив та укладених угод транскордонний транспортно-логістичний кластер, а також розробляти й реалізовувати проекти, програми та стратегії трансформації національних транспортно-логістичних систем.

Як показує критичний аналіз чинної нормативно-правової бази, яка регулює питання транскордонної співпраці в Україні, лише у Державній стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 рр. зазначено про формування транскордонних кластерів і в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. – про мережу мультимодальних транспортно-логістичних кластерів.

Однак у Законі України «Про транскордонне співробітництво» зовсім не йдеться про кластерний розвиток, кластерні ініціативи, транскордонні транспортно-логістичні кластери.

На сьогодні розроблено Стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 рр. і сформовано Плани заходів до їх реалізації на 2021–2023 рр., у яких серед стратегічних пріоритетів визнано розвиток транскордонної співпраці. Так, у Стратегії розвитку Волинської області на період до 2027 р. йдеться про інфраструктурне забезпечення транскордонної співпраці шляхом розвитку прикордонної інфраструктури; у Регіональній стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021–2027 рр. – про розвиток транскордонних економічних відносин на основі створення міжнародних транскордонних кластерів; Стратегії розвитку Львівської області на період 2021–2027 рр. – про розвиток транскордонної інфраструктури і реалізацію великих інфраструктурних проєктів.

Крім цього, розроблено й затверджено Державну програму розвитку транскордонної співпраці на 2021–2027 рр. Серед основних перешкод, що стримують ефективність транскордонної співпраці України та Польщі як країни Вишеградської четвірки, можна назвати проблеми розвитку прикордонної транспортної інфраструктури, охорони і відновлення екосистем регіонів, низької інституційної спроможності суб'єктів та учасників транскордонної співпраці. Це обумовлено насамперед недостатнім обсягом фінансування відповідних заходів і проєктів за рахунок коштів державного бюджету.

Також у цій Державній програмі недостатньо уваги приділено саме формуванню й функціонуванню транскордонних транспортно-логістичних кластерів. У документі не наведено належних механізмів забезпечення їх створення й розвитку, впровадження яких сприятиме консолідації зусиль і концентрації ресурсів суб'єктів у сфері транспорту й логістики, забезпеченню сталого функціонування прикордонних регіонів на основі зростання рівня їх соціо-екологічного розвитку.

## **Висновки**

Отже, сьогодні з метою підвищення ефективності організації міжнародної логістичної діяльності у системі транскордонної співпраці України та Польщі необхідно розробити відповідні практичні рекомендації щодо вдосконалення інституційного забезпечення, зокрема:

1) внести зміни й доповнення до законодавчих і нормативно-правових актів, які регулюють розвиток транскордонної співпраці і питання державної регіональної політики;

2) доопрацювати стратегічні документи, які регламентують просторовий розвиток прикордонних територій України на період до 2027 р. частині формування належних інституційних, організаційно-економічних, фінансових засад створення транскордонного кластера у сфері транспорту й логістики;

3) розробити й схвалити Концепцію Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів, у якій визначити принципи та інструментарій фінансового забезпечення їх функціонування, а саме: венчурне інвестування, краудінвестинг, краудсорсинг, публічно-приватне партнерство, ресурси кредитних спілок, міжнародних інвестиційних фондів тощо.

Розроблення та впровадження у практику основних інституційних засад формування транскордонного транспортно-логістичного кластера дасть змогу: створювати сприятливі умови для зростання обсягів та якості надання комплексу транспортно-логістичних послуг; отримувати конкурентні переваги; зміцнювати економічне партнерство і співпрацю у сфері транспортної ло-

гістики; реалізувати принципово нову регіональну модель просторового розвитку прикордонних територій України, яка відповідатиме сучасним вимогам господарювання.

У подальших дослідженнях планується розробити Концепцію створення транскордонного транспортно-логістичного кластера як механізму забезпечення ефективного просторового розвитку прикордонних регіонів України та Польщі.

### Подяка

Стаття опублікована за фінансування з джерел державного бюджету України. Публікацію підготовлено у рамках виконання наукової тематики Інституту економіки промисловості НАН України «Стратегічні напрями смарт-спеціалізації промислових регіонів України» (2021–2024 рр., номер держреєстрації 0121U114107); Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України «Моделювання просторового розвитку об'єднаних територіальних громад в Україні» (2020–2022 рр., номер держреєстрації 0120U101128); Науково-освітнього інноваційного центру суспільних трансформацій «Актуальні проблеми сучасних трансформацій» (2021–2026 рр., номер держреєстрації 0121U111744).

### Список використаної літератури

- Armstrong & Associates, Inc. (2021, Oct 21). *Global 3PL market size estimates. global logistics costs and third-party logistics revenues (US\$ billions)*. <https://www.3plogistics.com/3pl-market-info-resources/3pl-market-information/global-3pl-market-size-estimates/>
- Arvis, J. F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., & Kiiski, T. (2018). *Connecting to compete 2018: Trade logistics in the global economy – The Logistics Performance Index and its indicators*. The World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/pdf/128355-WP-P164390-PUBLIC-LPIfullreportwithcover.pdf>
- Benner, M. (2017). Smart specialization and cluster emergence: Elements of evolutionary regional policies. In: D. Fornahl & R. Hassink (Eds.), *The Life Cycle of Clusters: A Policy Perspective* (pp. 151–172). Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781784719289.00017>



- Broekel, T., & Boschma, R. (2012). Knowledge networks in the Dutch aviation industry: The proximity paradox. *Journal of Economic Geography*, 12(2), 409–433. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbr010>
- Castells, M. (2010). *The information age: Economy, society and culture. The rise of the network society* (2<sup>nd</sup> ed., Vol. 1). Wiley Blackwell. [https://urb.bme.hu/wp-content/uploads/2014/05/manuel\\_castells\\_the\\_rise\\_of\\_the\\_network\\_societybookfi-org.compressed.pdf](https://urb.bme.hu/wp-content/uploads/2014/05/manuel_castells_the_rise_of_the_network_societybookfi-org.compressed.pdf)
- Delgado, M., Porter, M., & Stem, S. (2010). Clusters and entrepreneurship. *Journal of Economic Geography*, 10(4), 495–518. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1689084>
- Dussauge, P., Garrette, B., & Mitchell, W. (2000). Learning from competing partners: Outcomes and durations of scale and link alliances in Europe, North America and Asia. *Strategic Management Journal*, 21(2), 99–103. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1097-0266\(200002\)21:2%3C99::AID-SMJ80%3E3.0.CO;2-G](https://doi.org/10.1002/(SICI)1097-0266(200002)21:2%3C99::AID-SMJ80%3E3.0.CO;2-G)
- Enright, M. J. (1992). Why clusters are the way to win the game. *World link*, 5, 24–25.
- Etzkowitz, H. (2008). *The triple helix: University-industry-government innovation in action* (1<sup>st</sup> ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203929605>
- Etzkowitz, H., & Leydesdorff, L. (1995). The triple helix – University-industry government relations: A laboratory for knowledge-based economic development. *EASST Review*, 14(1), 14–19. <https://ssrn.com/abstract=2480085>
- Etzkowitz, H., & Zhou, Ch. (2018). *The triple helix: University–industry–government innovation and entrepreneurship* (2<sup>nd</sup> ed.). Routledge.
- Feser, E. J. (1998). *Old and New Theories of Industry Clusters*. SelectedWorks.
- Fornahl, D., & Grashof, N. (2021). *The globalization of regional clusters. Between localization and internationalization*. Edward Elgar Publishing.
- Fukuyama, F. (Ed.) (1999). The great disruption: Human nature and the reconstitution of social order. *The Atlantic Monthly*. <http://spot.colorado.edu/~mcguire/disruption.htm>
- Guo, R. (2015). *Cross-border management: Theory, method and application*. Springer-Verlag, Heidelberg GmbH & Co. KG.
- Hassink, R. (2021). Strategic cluster coupling. In D. Fornahl & N. Grashof (Eds.), *The globalization of regional clusters. between localization and internationalization* (pp. 15–32). Edward Elgar Publishing.
- Holsti, O. R. (1973). *Unity and disintegration in international alliances: Comparative studies*. Wiley.

- Johnson, C. M. (2009). Cross-border regions and territorial restructuring in Central Europe: Room for more transboundary space. *European Urban and Regional Studies*, 16, 177–191. <https://doi.org/10.1177/0969776409102190>
- Ketels, C. (2004). European Clusters. In Th. Mentzel (ed.), *Structural Change in Europe – Innovative City and Business Regions. Vol. 3*. pp. 1–5. Hagbarth Publications. [https://www.hbs.edu/ris/Publication%20Files/Ketels\\_European\\_Clusters\\_2004\\_b69f9f19-35c6-4626-b8c2-84c6cbcf1459.pdf](https://www.hbs.edu/ris/Publication%20Files/Ketels_European_Clusters_2004_b69f9f19-35c6-4626-b8c2-84c6cbcf1459.pdf)
- Ketels, C., & Memedovic, O. (2008). From clusters to cluster-based economic development. *International Journal of Technological Learning, Innovation, and Development*, 1, 375–392. <http://dx.doi.org/10.1504/IJTLID.2008.019979>
- Kowalski, A. M. (2020). Towards an Asian model of clusters and cluster policy: The super cluster strategy. *Journal of Competitiveness*, 12(4), 74–90. <https://doi.org/10.7441/joc.2020.04.05>
- Leydesdorff, L. (2012). The triple helix, quadruple helix, ..., and an n-tuple of helices: Explanatory models for analyzing the knowledge-based economy? *Journal of the Knowledge Economy*, 3(1), 25–35. <https://doi.org/10.1007/s13132-011-0049-4>
- Liashenko, V., & Trushkina, N. (2021). Cross-border transport and logistics cluster as an effective form of cooperation between the regions of Ukraine and Visegrad Four. In A. Krysovaty & T. Shengelia (eds.), *Visegrad Group: A form of establishment and development of European integration* (pp. 265–288). Publishing House «Universal». [https://iie.org.ua/wp-content/uploads/application/pdf/monohrafiia\\_vyshehradska-chetvirka\\_compressed.pdf](https://iie.org.ua/wp-content/uploads/application/pdf/monohrafiia_vyshehradska-chetvirka_compressed.pdf)
- Liska, G. (1968). *Nations in alliance: The limits of interdependence*. Johns Hopkins Press. <https://doi.org/10.1093/ia/45.4.696>
- Löfgren, O. (2004). Regionauts: the transformation of cross-border regions in Scandinavia. *European Urban and Regional Studies*, 15(3), 195–209. <https://doi.org/10.1177/0969776408090418>
- Milner, H. (1992). International theories of cooperation: Strengths and weaknesses. *World Politics*, 44(3), 467–482. <https://doi.org/10.2307/2010546>
- Morgulis-Yakushev, S., & Sölvell, Ö. (2017). Enhancing dynamism in clusters: A model for evaluating cluster organizations' bridge-building activities across cluster gaps. *Competitiveness Review*, 27(2), 98–112. <http://dx.doi.org/10.1108/CR-02-2016-0015>
- Orvedal, L. (2002). *Industrial clusters, asymmetric information and policy design*. Discussion Paper 25/02. Norwegian School of Economics and Business Administration. [https://www.researchgate.net/publication/253663409\\_Industrial\\_clusters\\_asymmetric\\_information\\_and\\_policy\\_design](https://www.researchgate.net/publication/253663409_Industrial_clusters_asymmetric_information_and_policy_design)

- Podolny, J. M., & Page, K. L. (1998). Network forms of Organizations. *Annual Review of Sociology*, 24, 57–76. <https://doi.org/10.1146/annurev.soc.24.1.57>
- Porter, M. E. (1985). *Competitive advantage*. Free press Collier Macmillan. [https://www.albany.edu/~gs149266/Porter%20\(1985\)%20-%20chapter%201.pdf](https://www.albany.edu/~gs149266/Porter%20(1985)%20-%20chapter%201.pdf)
- Porter, M. E. (1998). Clusters and new economics of competition. *Harvard Business Review*, 77–90.
- Snyder, G. H. (1997). *Alliance Politics*. Cornell University Press.
- Swann, G. M. P., & Preveser, M. A. (1996). A comparison of the dynamics of industrial clustering in computing and biotechnology. *Research Policy*, 25(7), 1139–1157. [https://doi.org/10.1016/S0048-7333\(96\)00897-9](https://doi.org/10.1016/S0048-7333(96)00897-9)
- Wolfers, A. (1962). *Discord and collaboration. Essay of international politics*. Johns Hopkins Press.
- Бабанська, О. В. (2017). Транскордонне співробітництво в ЄС: механізм функціонування та етапи становлення. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер.: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*, 11, 6–10. [http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/11\\_2017ua/3.pdf](http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/11_2017ua/3.pdf)
- Головня, Ю. І. (2015). Транскордонне співробітництво як інструмент регіонального маркетингу. *Ефективна економіка*, 5. <http://www.economy.наука.com.ua/?op=1&z=4077>
- Жаліло, Я. А. та ін. (2011). *Міжрегіональне співробітництво у системі нової регіональної політики України*. НІСД.
- Маркович, В. В. (2015). Методичні підходи до дослідження соціально-економічної ефективності транскордонного співробітництва. *Регіональна економіка*, 1, 136–144.
- Мікула, Н. (2004). *Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво: монографія*. Ін-т регіональних досліджень НАН України.
- Мікула, Н. А. та ін. (2012). *Конвергенція регіонів у транскордонному просторі: монографія*. Ін-т регіональних досліджень НАН України; Львівський регіональний ін-т державного управління Нац. академії держ. управління при Президентові України.
- Мікула, Н. (2014). *Транскордонне співробітництво України в контексті євроінтеграції: монографія*. НІСД.
- Митко, А. М. та ін. (2013). *Інформаційне забезпечення транскордонного співробітництва України: теоретичні аспекти: монографія*. Вежа-Друк.
- Павліха, Н. В. (2006). *Управління сталим розвитком просторових систем: теорія, методологія, досвід: монографія*. Волин. обл. друк.

- 
- Романенко, Є. (2018). *Синергія програм транскордонного співробітництва та стратегій регіонального розвитку в Україні*. Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень.
- Седляр, Ю. О., & Кравченко, Н. В. (2017). Міждержавне співробітництво: концептуальні засади дослідження та підходи до класифікації. *S.P.A.C.E. Society, Politics, Administration in Central Europe*, 3, 72–76.
- Устименко, В. А. та ін. (2020). *Транскордонне співробітництво: правові основи та успішні практики*. ДУ «Інститут економіко-правових досліджень імені В. К. Макутова Національної академії наук України», Ужгородський національний університет.
- Хаустова, В. Є., & Трушкіна, Н. В. (2022). Теоретичні підходи до визначення поняття «мережева структура». *Бізнес Інформ*, 8, 12–19. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2022-8-12-19>

Отримано: 22 листопада 2022 р.  
Рецензовано: 1 грудня 2022 р.  
Рекомендовано до друку: 6 грудня 2022 р.