

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРНИХ ЦЕНТРІВ НА ШЛЯХУ ДО ЄС

Кіс О.М.

В статті вивчено і узагальнено існуючі підходи до кластерної моделі розвитку та теоретичні особливості досліджень транспортно-логістичних кластерів, досліджено їх основні характеристики та принципи роботи, конкретизовано основних учасників транспортно-логістичного кластеру, а також висвітлено позитивні наслідки від його створення. Розглянуто необхідність реалізації кластерної моделі організації транспортно-логістичного центру як шляху прискореної економічної й технологічної інтеграції до Європейського союзу.

Ключові слова: транспортно-логістичний кластер, інтеграція, кластерний підхід, учасники кластера.

ВСТУП

Серед багатьох проблем розвитку транскордонного співробітництва однією з найгостріших є наявність диспропорцій у розвитку суміжних регіонів з обох сторін кордону. Геополітичні, соціально-економічні та історичні передумови та проблеми неконтрольованого розвитку територій в прикордонних областях зумовили нерівномірне розміщення продуктивних сил, поглиблення кризових явищ в регіональній економічній політиці, соціальних аспектів невривноваженого територіального розвитку.

Найчастіше, обмеження з якими доводиться стикатися підприємцям, іноземним та українським інвесторам, місцевим керівникам, проявляються у сфері зайнятості, матеріально-ресурсного забезпечення, залучення кредитно-фінансових ресурсів, відсутності підтримки інноваційної діяльності та політики сприяння впровадження науково-технічних розробок. Подолання розбалансованого стану розвитку територій можливе за рахунок побудови нових суспільних відносин – регіональної економіки, що базується на знаннях, основою якої є розвиток інноваційного підприємництва, створення мережових структур типу технопарків, технополісів, кластерів.

Проблема розвитку депресивних регіонів, з низьким рівнем показників якості життя населення та негативною динамікою їх розвитку ставить перед науковцями завдання пошуку нових схем та моделей, які б враховували наявні соціально-економічні фактори інтеграції на макро- та мезорівнях. Європейські моделі вирівнювання диспропорцій розвитку регіонів та подолання замкнутості господарських комплексів всередині економіки країн – членів ЄС базуються на концепції кластерного розвитку. В цьому контексті постає проблема дослідження доцільності та ефективності формування

інноваційних кластерів як стимулюючого чинника у розвитку інфраструктури підприємництва як каталізатора інноваційних процесів на транскордонних територіях України.

Хоча кластерна теорія формування конкурентних переваг за Портером є найбільш визнаною, кластерний підхід до формування конкурентоздатних логістичних центрів застосовується й у ряді інших теорій. Зокрема, Е. Лімер розглядає кластери, пов'язані з формуванням місця регіональної економіки у зовнішній торгівлі послугами [9].

Теорія кластерів отримала розвиток у роботах іншого американського вченого - М. Енрайта, котрий запропонував визначення регіонального кластера як економічної агломерації фірм, що працюють в одній або кількох споріднених галузях господарства й розміщені в географічній близькості один від одного. Згідно з М. Енрайтом, конкурентні переваги створюються не на національному рівні, а на регіональному, де головну роль відіграють історичні передумови розвитку регіонів, різноманіття культур ведення бізнесу, організації виробництва та одержання освіти. Саме регіональні кластери потребують цілеспрямованої підтримки державних структур і дослідницьких організацій [8].

Шведський вчений Орджан Солвелл у своїй книзі “Clusters: Balancing Evolutionary and Constructive Forces” (укр. “Кластери: зрівноважуючі еволюційні та конструктивні сили”) робить детальний аналіз причин формування, розвитку, а також занепаду логістичних та виробничих кластерів. Він детально розглядає політику розвитку кластерних утворень, способи оцінки її ефективності, шляхи трансформації кластерів та підвищення їх конкурентоспроможності [10].

У вітчизняній науковій літературі питаннями дослідження кластерів займаються багато науковців. Зокрема, варто відзначити Павлюка А. П., який досліджує теоретико-методологічні засади кластерної моделі регіональної економіки. Дудкіна К.А. концептуально обґрунтовує існування кластерів, як

Кіс Олеся Михайлівна, здобувач кафедри економіки, менеджменту та маркетингу економічного факультету УжНУ

форми ринкової централізації, їхнє функціонування в умовах сучасних світо-господарських відносин та їх вплив на економіку регіону, а також застосування цієї форми в Україні. Детально проаналізувала концептуальні підходи до державного регулювання розвитку кластерів, уточнила їх функції, переваги кластеризації та визначила можливості їх застосування в соціально-економічному розвитку регіону Ульянченко Ю.О. Подальший розвиток набули дослідження формування промислово-інноваційної політики регіону у роботах Федулової Л. І. Зокрема, вона зосереджує свою увагу на кластерах як інструментах реформування державної регіональної промислової політики. Дубовик В.С. розглядає кластери як метод активізації інноваційної діяльності в економіці регіону. Дослідження конкурентоспроможності кластерів на мікро-, мезо- та макрорівнях, аналіз проблем та перешкод на шляху виникнення промислових угруповань розкрито в роботах Левковської Л.В. Лях І.І. обґрунтовує методологічний підхід до формування конкурентоспроможних промислових кластерів з урахуванням регіонального та державного рівнів національної економіки, пропонує визначення поняття «інноваційний промисловий кластер» і наводить модель його функціонування в економічному середовищі з урахуванням принципу інноваційного партнерства.

З огляду на те, що в роботах зазначених авторів недостатньо чітко розкриті теоретичні питання утворення та практичні аспекти розвитку саме транспортно-логістичних кластерів на основі поєднання індустріальних та логістичних компаній в прикордонних регіонах, обрана тема потребує подальших досліджень.

Актуальність досліджуваної теми впливає із необхідності пошуку механізмів вирівнювання як регіональних, так і структурних диспропорцій, прискорення процесів економічного районування та комплексоутворення транспортного та інноваційного потенціалу Закарпатської області.

Метою даного дослідження є визначення перспективних напрямів програм створення кластерів на основі поєднання індустріальних та логістичних процесів в межах єдиного функціонального утворення в процесі розробки стратегії соціально-економічного розвитку прикордонного регіону, формування відповідного інфраструктурного оточення інноваційно-освітніх кластерів, як одного із базових компонентів стратегічного розвитку території. Для досягнення даної мети було поставлено наступні завдання:

- вивчити і узагальнити існуючі підходи до кластерної моделі розвитку в системі сучасних досліджень;
- конкретизувати, що таке кластер як форма ринкової централізації;
- здійснити систематизацію і визначити особливості функціонування транспортно-логістичних кластерів;
- проаналізувати основні переваги підприємств-учасників кластеру.

- спрогнозувати перспективи створення транспортно-логістичного кластеру в прикордонному регіоні.

Методологічною основою дослідження є системний аналіз, що дозволив виділити основні блоки механізму регіонального потенціалу з позицій синергізму. В процесі дослідження конкурентоспроможності регіону у сфері транспортування та надання логістичних послуг також використано системно-структурний та факторний аналіз.

З метою виявлення оцінки закономірностей становлення і розвитку кластерів та логістичних центрів застосовувалися методи статистичного, функціонально-структурного та порівняльного аналізу, комплексної оцінки особливостей і факторів. Використано системний підхід, спрямований на встановлення діалектичного взаємозв'язку продуктивних сил та конкурентоспроможності, особливо територіального і транспортного потенціалу та виробничих відносин у процесі створення та функціонування індустріально-логістичних кластерів.

1 ОСОБЛИВОСТІ ДОСЛІДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРНИХ УТВОРЕНЬ

Згідно з визначенням основоположника теорії кластерного розвитку американського вченого М. Портера, кластери – це сконцентровані за географічною ознакою групи взаємопов'язаних компаній, спеціалізованих постачальників, постачальників послуг, фірм у споріднених галузях, а також пов'язаних з їхньою діяльністю організацій (наприклад, університетів, агентств зі стандартизації, а також торговельних об'єднань) у певних сферах, що конкурують і водночас здійснюють спільну діяльність [5, с. 258].

Кластерний підхід, як свідчить світова практика, є потужним інструментом для стимулювання регіонального розвитку, що сприяє реструктуризації господарського комплексу, посиленню його інноваційної спрямованості, покращенню торговельного балансу регіону, забезпеченню раціональної зайнятості, зростанню заробітної плати, збільшенню відрахувань до бюджетів різних рівнів, підвищенню стійкості і конкурентоспроможності регіональної соціально-економічної системи [4, с. 105].

Саме кластери створюють критичну масу, необхідну для конкурентного успіху в ряді галузей. Кластери обумовлюють новий погляд на економіку регіону та його розвиток, нові ролі бізнесу, місцевого уряду й інститутів, способи структурувати взаємовідносини на зразок "бізнес – уряд" або "бізнес – інститути". До основних ознак кластерів можна віднести концентрацію підприємств однієї або суміжних галузей в одному географічному регіоні, високорозвинену кооперацію, високу конкурентоспроможність товарів та послуг, що виробляються, а також конкуренцію за клієнтів.

В той же час виділяють 7 основних характеристик кластерів, на комбінації яких базується вибір тієї або іншої кластерної стратегії:

- географічна: побудова просторових кластерів економічної активності, починаючи від лише місцевих (садівництво в Нідерландах) до справді глобальних (аерокосмічний кластер);

- горизонтальна: кілька галузей/секторів можуть входити в більший кластер (наприклад, система мегакластерів в економіці Нідерландів);

- вертикальна: у кластерах можуть бути присутні суміжні етапи виробничого процесу. При цьому важливо, хто саме з учасників мережі є ініціатором і кінцевим виконавцем інновацій у рамках кластера;

- латеральна: у кластер поєднуються різні сектори, які можуть забезпечити економію за рахунок ефекту масштабу, що приводить до нових комбінацій (мультимедійний кластер);

- технологічна: сукупність галузей, що користуються однією і тією же технологією (як, наприклад, біотехнологічний кластер);

- фокусна: кластер фірм, зосереджених навколо одного підприємства, НДІ або вузу;

- якісна: у цій структурі вирішено не тільки питання про те, чи дійсно фірми співпрацюють, але й про те, яким чином вони це роблять [3, с. 38].

Основними категоріями учасників кластерів є підприємства (організації), що спеціалізуються на профільних видах діяльності; підприємства, які постачають продукцію або надають послуги для спеціалізованих організацій; підприємства (організації), що обслуговують галузі загального користування, включаючи транспортну, енергетичну, інженерну, природоохоронну, інформаційно-телекомунікаційну інфраструктуру; організації ринкової інфраструктури (аудиторські, консалтингові, кредитні, страхові і лізингові послуги, логістика, торгівля, операції з нерухомістю); науково-дослідницькі й освітні установи; некомерційні й громадські організації, об'єднання підприємств, торгово-промислові палати; організації інноваційної інфраструктури та інфраструктури підтримки малого і середнього підприємництва [4, с. 109].

Транспортно-логістичні кластери включають комплекс інфраструктури і компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів та пасажирів, а також організації, які обслуговують об'єкти портової інфраструктури, компанії, що спеціалізуються на морських, річкових, наземних, повітряних перевозках, логістичні, складські комплекси та інші. Загалом транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах, що мають суттєвий транзитний потенціал.

Характерні ознаки логістично-транспортних кластерів можна виділити наступні:

- сильні конкурентні позиції на міжнародних або загальнодержавних ринках і високий експортний потенціал учасників кластера та потенціал перевезень за межі регіону;

- конкурентні переваги території базування для розвитку кластера, а саме: вигідне географічне

положення, доступ до замовників, наявність спеціалізованих кадрових ресурсів, постачальників комплектуючих і пов'язаних послуг, спеціалізованих навчальних закладів і дослідницьких організацій, необхідної інфраструктури та інші. Як індикатори конкурентних переваг території можна розглядати, накопичений обсяг залучених прямих інвестицій;

- географічна концентрація, близькість розташування підприємств і організацій кластера, що забезпечує можливість для активної взаємодії. Як індикатор географічної концентрації можуть розглядатися показники, що характеризують високий рівень спеціалізації регіону;

- широкий набір учасників, кількість яких достатня для виникнення позитивних ефектів кластерної взаємодії. Індикаторами можуть бути показники, які характеризують високий рівень зайнятості на підприємствах і в організаціях, що входять до кластера;

- ефективна взаємодія учасників кластера, включаючи використання механізмів субконтракції, партнерство підприємств із дослідницькими й освітніми організаціями, практику координації діяльності з колективного просування товарів і послуг на зовнішньому і внутрішньому ринках;

- наявність одного великого підприємства (або кількох) – лідера, що визначає довготермінову господарську, інноваційну та іншу стратегію всієї системи.

Отже, підводячи підсумки, можна сказати, що кластерні утворення впливають на конкурентоспроможність регіону, по-перше, шляхом підвищення продуктивності фірм і галузей – учасників кластера, по-друге, шляхом підвищення здатності до інновацій і, таким чином, продуктивності, по-третє, стимулюванням нових видів бізнесу, що підтримують інновації і розширюють межі кластера.

2 ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ ЯК РУШІЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Одним з основних напрямків сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортної логістики та транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалити організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованого транспорту, знижувати екологічне навантаження на навколишнє природне середовище.

Популярність транспортно-виробничих кластерів у ЄС постійно зростає, так само як і кількість організацій та ініціативних груп по їх підтримці. Європейська комісія започаткувала ініціативу INNOVA, яка готує щорічний звіт – Європейський Кластерний Огляд. Європейський Кластерний Альянс та INNO-Policy Trend Chart, в рамках PRO INNO Europe Initiative, а також Global Cluster Initiative Survey в Cluster Initiative Green Book працюють над періодичними оглядами розвитку кластерів в ЄС, а також здійснюють підтримку великої кількості академічних досліджень [6].

Підсумкова дискусія щодо концепції кластеризації промисловості відбулася в січні 2008 року на міжнародній Стокгольмській конференції, уточнивши деякі поняття пов'язані з кластерними системами. Сам кластер сьогодні розглядають як реальний економічний феномен, який має економічні параметри, географічну концентрацію та інноваційну спрямованість [6].

Портер підкреслює, що хоча кордони кластерів досить часто співпадають з політичними (державними, регіональними та муніципальними) кордонами, вони можуть виходити за межі штатів (регіонів) і навіть держав, особливо у випадках невеликих регіонів і країн, а також у випадку міст, що розташовані недалеко від кордону. Кластери легше переходять державні кордони, якщо існує спільна мова, елементи кластеру віддалені один від одного на невеликі відстані (наприклад, 200 або менше миль між місцями розташування фірм), якщо законодавчі системи та інші інститути подібні між собою, а бар'єри для торгівлі та інвестицій мінімальні [5, с. 293].

Для національної економіки кластери виконують роль точок зростання внутрішнього ринку. За першими часто утворюються нові кластери, що призводить в кінцевому підсумку до підвищення міжнародної конкурентоспроможності країни [3, с. 37].

Процес організації роботи логістичного кластеру дещо складніший, ніж суто виробничого і потребує детального вивчення. Важливо зрозуміти, що логістичний кластер – це не підприємство, що надає лише транспортно-експедиційні послуги, а спеціально організована система по наданню комплексних послуг з перевезення, складування, розмитнення та оформлення всіх супровідних документів пов'язаних з цим.

Індустріально-логістичний кластер - це спеціально поєднані і організовані види промисловості для ефективнішого їх розвитку і скорочення виробничих витрат, яка включає спеціально організовану систему по наданню комплексних послуг з перевезення, складування, розмитнення та оформлення всіх супровідних документів пов'язаних з цим. Вони розміщуються близько до транспортної інфраструктури, особливо коли поєднані декілька видів транспорту – автомобільний, залізничний, повітряний та судноплавний. Ефективне управління виробничим процесом в межах цього кластеру зводиться до скорочення виробничих витрат внаслідок замкнутого циклу і завершеного процесу виробництва, а також єдиного підрядника при транспортуванні товарів чи складових, який надає всі супутні послуги.

Основні функції кластеру повинні забезпечити реалізацію нових видів послуг і задоволення підвищених вимог користувачів транспортних послуг, комплексності та якості обслуговування з урахуванням принципів «усі послуги в одному місці», доставка вантажу «від дверей до дверей», «точно в термін» і з «мінімальними витратами». До таких послуг можна віднести комплексні послуги по митному декларуванню, страхуванню, упаковці, консолідації відправлень, консультаційній діяльності, митним гарантіям, прийманню зборів, комплектації,

контейнерним перевезенням, митним складам, транспортуванню небезпечних вантажів, крос-докінгу, електронному збору даних, перевезенню негабаритних вантажів, виробництву та інші супутні види послуг.

Робота транспортно-логістичного кластеру повинна будуватися на таких основних принципах:

- пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин з кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів);

- організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору на комплексне обслуговування і єдине замовлення на всі послуги, формування завдань для учасників логістичного ланцюга на підставі замовлення користувача транспортних послуг, централізований контроль виконання замовлення;

- максимальна стандартизація та уніфікація перевізних й інших документів, необхідних для виконання перевезення, що застосовуються учасниками логістичних ланцюгів, з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору;

- єдина маркетингова стратегія і тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг, спільне проведення дослідження ринків і маркетингових заходів, що забезпечують просування всіх учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг і формування попиту на комплексні транспортні послуги;

- географічний розподіл структурних підрозділів кластеру з метою максимального охоплення ринку транспортних послуг, виконання оперативного управління роботою логістичних ланцюгів у місцях формування вантажопотоків та їх перетину;

- організація співробітництва з українськими і міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;

- побудова роботи на основі світових стандартів і міжнародних договорів, угод, конвенцій;

- інтеграція з міжнародними логістичними центрами і забезпечення інформаційного обміну;

- підвищення ефективності транспортних послуг через зниження частки невикористаного графіка (при неповному завантаженні);

- стандартизація інформаційної взаємодії логістичних ланцюгів учасників міжнародного транспортно-логістичного кластеру.

Наявність цілого кластера транспортної галузі прискорює процес створення інтеграційних факторів там, де є група зовнішніх конкурентів. Усі фірми із кластера взаємозалежних галузей (в даному випадку різних видів транспорту) роблять інвестиції в спеціалізовані, але родинні технології, інформацію, інфраструктуру, людські ресурси, що веде до масового виникнення нових фірм. Портер наголошує, що діючі компанії (як іноземні, так і вітчизняні), що розташовані в місцях, відмінних від розташування кластерів, дуже часто створюють свої дочірні підрозділи в пошуках вигоди від підвищення продуктивності та переваг від впровадження інновацій [5, с. 288]. Отже, можемо

прогнозувати значне збільшення в абсолютному вимірі компаній з надання логістичних, складських, експедиторських, страхових, брокерських, консультаційних та юридичних послуг.

Кластер у цілому сприяє великим капіталовкладенням і спеціалізації. Нерідкі спільні проекти галузевих асоціацій, у яких беруть участь взаємозалежні фірми з різних галузей. Уряди й університети приділяють кластерам багато уваги. Кластерна стратегія спрямована на підготовку спеціалістів із знаннями та навиками, необхідними для зміцнення та розвитку конкурентоспроможних та перспективних підприємств. Промислово-логістичний кластер має очевидну перевагу перед окремими суб'єктами підприємництва в можливостях визначити пріоритети в освіті та навчанні в межах регіону. Це специфічне утворення також дає можливість студентам та працівникам підприємств отримати і загальні, і вузькоспеціалізовані знання та допомагає зорієнтуватися у потребах та можливостях щодо перспектив працевлаштування.

Кластер виробничо-логістичного спрямування стає чимось більшим, ніж проста сума окремих його частин. Він має тенденцію розростатися, тому що одна конкурентоспроможна галузь породжує іншу. Напрямок цього зростання залежить від структури самих кластерів, які неоднакові в різних країнах.

Таким чином, економічний розвиток регіону багато в чому залежить від рівня розвитку кластерів окремих галузей. Кластери як активний та перспективний вид організації виробничо-комерційної взаємодії економічних суб'єктів виступають каталізатором позитивних соціально-економічних зрушень і зростання ефективності суспільного виробництва. Аналіз доводить необхідність комплексної оцінки ефективності процесів кластеризації на основі застосування територіального підходу. Комплексна оцінка здійснюється на основі загального та специфічного аналізу показників та критеріїв, що в сукупності з іншими елементами економічного розвитку дозволяє ефективно посилювати конкурентні позиції економічних суб'єктів і забезпечувати ефективне функціонування кластерних систем всіх типів та рівнів.

ВИСНОВКИ

В результаті проведеного дослідження було зроблено наступні висновки:

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Лях І.І. Методологічний підхід до формування конкурентоспроможних промислових кластерів // Економіка промисловості. - 2009. - №4. - С. 62-68.
2. Кіш Є. Проблеми транскордонного співробітництва України і Євросоюзу // Політичний менеджмент. - 2006. - № 5. - С. 131-144.
3. Менеджмент регіонального розвитку. Монографія / За ред. Васильєва О. В., Фісуна К. А. – Харків: ХНАМГ. – 2010. – 376 с.
4. Павлюк А. П. Кластерна модель регіональної економіки: теоретико-методологічні засади // Продуктивні сили України. 2009. - № 1. - С. 105-114.
5. Портер М.Э. Конкуренция / Пер. с англ.; под ред. Я.В. Заблочного и др. – Изд. испр. – М.: ИД "Вильямс", 2005. – 602 с.

1. Кластерний підхід є потужним інструментом для стимулювання регіонального розвитку, що сприяє реструктуризації господарського комплексу, посиленню його інноваційної спрямованості, покращенню торговельного балансу регіону, забезпеченню раціональної зайнятості, зростанню заробітної плати, збільшенню відрахувань до бюджетів різних рівнів, підвищенню стійкості і конкурентоспроможності регіональної соціально-економічної системи.

2. Кластеризація охопила економіку Євросоюзу, що значно полегшує імплементацію цього процесу в Україні. В ЄС створено ряд організацій та ініціатив, які успішно коригують діяльність тих чи інших кластерних утворень.

3. Логістичний кластер – це територіально-виробнича форма інтеграції виробничих та транспортно-логістичних суб'єктів у визначеній галузі, що характеризуються спільністю діяльності і взаємодоповнюють один одного.

4. Транспортно-логістичні кластери включають комплекс інфраструктури компаній-виробників та компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів, а також логістичні, складські комплекси та інші. Загалом транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах, що мають суттєвий транзитний потенціал.

5. Логістична інфраструктура безпосередньо впливає на збільшення ВВП регіону. Це відбувається завдяки забезпеченню більш високої якості обслуговування товарних потоків в логістичних центрах і, відповідно, за допомогою приваблення більшого обсягу транзитних товарів, які проходять через країну і пов'язані з міжнародним трафіком.

6. Транспортно-логістичний кластер є суттєвим рушієм інтеграції прикордонного регіону в європейські кластерні мережі за рахунок виходу вітчизняних компаній на європейський ринок та входження європейських на вітчизняний.

Обґрунтовані теоретичні аспекти щодо формування транспортно-логістичного кластеру будуть використані у подальших дослідженнях із розробки організаційно-економічного механізму формування та державної підтримки регіональних кластерних структур. З огляду на необхідність реструктуризації економіки та інтеграції до ЄС, подальших досліджень потребують прикладні аспекти впровадження транспортно-логістичних кластерів.

6. Сорока Р. Ю. Промислова політика та кластеризація економіки [Електронний ресурс] // Державне управління: удосконалення та розвиток. – 2010. – №2. – Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=104>
7. Федулова Л.І. Концептуальні засади державної регіональної промислової політики в умовах інноваційного розвитку // Стратегічні пріоритети. – 2008. – № 1(6). – С. 112–119.
8. Enright M. Regional Clusters: What do we know and what we should know. - Kiel Institute: International Workshop on Innovation Clusters and Interregional Competition, 2001. - 25p.
9. National Innovation Systems. - Paris. - OECD/EUROSTAT Publications., 1997. – 48 p.
10. Orjan Solvell. Clusters - Balancing Evolutionary and Constructive Forces. - Stockholm: Ivory Tower Publishers, 2008. – 138 p.
11. The concept of clusters and cluster policies and their role for competitiveness and innovation: main statistical results and lessons learned. - Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2008. - 77 p.