

КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД У РОЗВИТКУ ПРИКОРДОННОГО РЕГІОНУ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ

CLUSTER APPROACH IN THE DEVELOPMENT OF THE BORDER REGION OF TRANSCARPATHIAN REGION

Кіш Є.Б.,

*доктор історичних наук, професор,
член зовнішньої колегії Академії наук Угорщини,
завідувач кафедри історії Угорщини та європейської інтеграції
Українсько-угорського навчально-наукового інституту
Ужгородського національного університету*

У статті здійснено системний аналіз факторів інтенсифікації транспортно-логістичної діяльності прикордонного регіону Закарпатської області та обґрунтовано напрями її вдосконалення в контексті активізації транскордонного співробітництва прикордонного регіону. З теоретико-методологічної точки зору основними характеристиками транскордонного кластеру є інноваційність, наявність у прикордонних регіонах взаємопов'язаних інституцій, фірм, університетів, науково-дослідницьких центрів і, що особливо важливо, формування конкурентних переваг транскордонного регіону. З'ясовано, що використання кластерного підходу і кластерних механізмів у формуванні транспортно-логістичних комплексів України слугуватиме економічному зростанню як прикордонних регіонів, а також і країни загалом.

Ключові слова: Україна, Закарпатська область, Європейський Союз, кластер, транскордонне співробітництво, інтеграція, регіон.

В статье системно исследуются факторы интенсификации транспортно-логистической деятельности приграничного региона Закарпатской области и обоснованы направления ее усовершенствования в контексте активизации трансграничного сотрудничества приграничного региона. С теоретической и методологической точки зрения основными характеристиками трансграничного кластера являются инновационность, наличие в приграничных регионах взаимосвязанных институтов, фирм, университетов, научно-исследовательских центров и, что особенно важно, формирование конкурентных преимуществ трансграничного региона. Исследовано, что использование кластерного подхода и кластерных механизмов в формировании транспортно-логистических комплексов Украины будет служить экономическому росту как приграничных регионов, так и страны в целом.

Ключевые слова: Украина, Закарпатская область, Европейский Союз, кластер, трансграничное сотрудничество, интеграция, регион.

The paper is dedicated to the systematic analysis of the intensification factors of the Transcarpathian border region transportation and logistics activity. Also, the directions of its improvement in the context of the border regions cross-border cooperation activation has been substantiated. From the theoretical and methodological point of view the main characteristics of the cross-border cluster in the border regions is innovation, the presence of interconnected institutions, companies, universities, scientific and research centers, and what is particularly important – formation of the cross-border regions competitive advantages. It has been found out that the use of the cluster approach and cluster mechanisms in the formation of Ukraine's transportation and logistics complex will lead to economic growth both in the border regions as well as in the country as a whole.

Key words: Ukraine, Transcarpathian region, European Union, cluster, trans-border cooperation, integration, region.

Постановка проблеми. Важливим є використання кластерного підходу стосовно, насамперед, західних прикордонних регіонів України, які безпосередньо межують із країнами Європейського Союзу. Перш за все це визначається наявністю відповідних факторів прикордонного регіону Закарпатської області: сприятливе географічне положення, рельєф, ліси, мінерально-сировинні ресурси, зокрема мінеральні води, помірно континентальний клімат, багатотисячлітні традиції і самобутня культура багатонаціонального краю, важливе геополітичне розташування, наявність традицій у розвитку транспортно-комунікаційних маршрутів, високий коефіцієнт транзитивності регіону як конкурентна перевага, яка в останній час за умов серйозної конкурентної боротьби

держав-транзитників, дедалі більше вимагає покращення транспортної привабливості, а отже, інвестицій. Актуальність тематики дослідження визначається і поглибленням інтеграційного процесу, а також активізацією транскордонної співпраці регіонів ЄС та України.

Саме територіальна спільність його компонентів є додатковим чинником підвищення економічної ефективності шляхом сталості взаємозв'язків, скорочення транспортних витрат, раціонального використання всіх видів місцевих ресурсів, створення умов для поєднання з територіальним плануванням й управлінням, як зазначає М. Портер: «Кластери – це сконцентровані за географічною ознакою групи взаємозалежних компаній, спеціалізованих постачальників, постачальників послуг,

фірм у споріднених галузях, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій (наприклад, університетів, агентств по стандартизації, торговельних об'єднань) у певних областях, що конкурують, але при цьому ведуть спільну роботу» [1, с. 258].

Специфікою Закарпатської області є те, що вона межує з чотирма європейськими державами (Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія), отже, активізація транскордонного та міжрегіонального співробітництва з прикордонними регіонами цих сусідніх країн, а також у цьому контексті пріоритет має розвиток їх логістичної діяльності, співпраці у транспортно-економічній сфері.

Використання пріоритетних напрямів логістичної діяльності прикордонного регіону – Закарпатської області – та ефективного використання вигідного розташування прикордонних територій України (зокрема Закарпаття) загалом є актуальними і важливими питаннями з точки зору економічного розвитку краю, подальшого зміцнення і розвитку економічної співпраці з країнами Європейського Союзу, країнами-сусідами Європейського Союзу України. Аналіз ситуації у прикордонному регіоні свідчить про вагомий роль, по суті, важливу складову частину транспортно-логістичних зв'язків – транскордонного співробітництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання взаємозв'язку розбудови чи модернізації логістики та активізації транскордонного співробітництва прикордонних регіонів є новими напрямками дослідження. Наукові розвідки А. Баян, І. Годі, Є. Кіш, М. Лізанець [2–5], Є. Крикавського, Н. Мікули, В. Чужиков, Ю. Шолох [6–9] із проблемних питань транскордонного та міжрегіонального співробітництва включають аналіз логістичної складової частини, але комплексного дослідження в контексті європейської інтеграції поки що не зроблено.

Відомий дослідник В. Чужиков чітко визначає кластер як конкурентоспроможну організаційну форму територіально-ієрархічної моделі виробництва з різними рівнями локалізації, яка дає максимальний господарсько-соціальний ефект через мінімізацію витрат у порівняно подібних галузях [10, с. 163–164]. Доктор наук Н. Мікула, насамперед, у формуванні та розвитку транскордонних кластерів вбачає посилення конкурентоспроможності регіонів і держав загалом: «Транскордонні кластери можна визначити як групи незалежних компаній та асоційованих інституцій; які: географічно зосереджені у транскордонному регіоні; співпрацюють та конкурують; спеціалізуються у різних галузях, пов'язані спільними технологіями та навичками і взаємодоповнюють одна одну, що, зрештою, дає змогу отримати синергетичні та мережені ефекти, дифузії знань та навичок» [11, с. 129].

Таким чином, використання кластерного підходу і кластерних механізмів у формуванні транспортно-логістичних комплексів на прикордонні України із сусідніми прикордонними регіонами Європейського Союзу слугуватиме економічному зростанню цих регіонів.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою наукового дослідження є системний аналіз факторів інтенсифікації транспортно-логістичної діяльності прикордонного регіону Закарпатської області та обґрунтування напрямів її вдосконалення в контексті активізації транскордонного співробітництва прикордонного регіону.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стосовно прикордонного регіону Закарпатської області зазначимо, що відстань від обласного центру міста Ужгород до столиці країни міста Київ – 788 км, Праги – 900 км, Будапешта – 360 км, Бухареста – 865 км, Братіслави – 545 км. Закарпаття вже має досить розвинену транспортну систему. Загальна довжина автомобільних шляхів становить понад 3,5 тис. км, з яких 97% мають тверде покриття. Щільність автомобільних шляхів на 1000 кв. км території становить 268 км при 271 км по Україні. Основними магістралями, які забезпечують сполучення з іншими регіонами, а також з'єднують санаторії, є Ужгород – Мукачево – Хуст – Тячево – Рахово – Івано-Франківськ, Мукачево – Свалява – Стрий, Ужгород – Перечин – Свалява, Перечин – В.-Березний – Ужок. Через територію області довжиною 140 км пролягає міжнародна автодорога Київ – Чоп [12]. Транспортний коридор, зокрема його допоміжні транспортні мережі на території Закарпатської області, перетинається з відгалуженнями міждержавного транспортного коридору Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Одеса) для перевезення пасажирів і вантажів із півночі на південь Європи і навпаки.

У стратегічній цілі «Закарпатська область – регіон транскордонної співпраці та транзитного потенціалу» згідно з такою операційною ціллю, як *розвиток транскордонного співробітництва*, визначені такі завдання:

1) розширення співпраці з прикордонними регіонами Угорщини, Польщі, Словаччини та Румунії в економічній та культурній сфері;

2) активізація діяльності в рамках євро регіону.

Згідно з такою операційною ціллю, як *підвищення ефективності використання транзитного потенціалу*, визначені такі завдання:

1) розбудова прикордонної та митної інфраструктури і транспортних коридорів задля покращення умов перетину кордону;

2) розбудова транспортно-логістичних центрів [13, с. 33–35].

Важливою є реалізація Програми розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 рр. Сума фінансування, передбачена

у 2018 р., становить 1 039 110,0 грн. [14]. Метою Програми є створення прикордонної інфраструктури, яка сприятиме транспортній та одночасно суспільно-економічній інтеграції прикордонних регіонів, які нині розділені між собою, так, щоб наявність лінії кордону не становила ніякої фізичної перешкоди для міждержавного транспортного руху громадян та товарів.

Основні завдання програми:

- створення сприятливих умов для розвитку транскордонного співробітництва та прискорення соціально-економічного розвитку прикордонних районів;

- підтримання економічних та культурних зв'язків жителів прикордонних областей;

- розбудова об'єктів інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон, створення умов для швидкого та зручного перетинання державного кордону особами, транспортними засобами та вантажами;

- збільшення пасажиро- та вантажопотоку через державний кордон, обсягів транзитних перевезень територією України;

- підвищення спроможності митних та прикордонних органів України протидіяти сучасним загрозам та викликам.

Основними заходами Програми розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 рр. визначені такі: будівництво нових та реконструкція діючих пунктів пропуску через державний кордон; облаштування сервісних зон на ділянках перед пунктами пропуску; облаштування інфраструктури пунктів пропуску; реконструкція та будівництво під'їзних автодоріг до державних кордонів; здійснення комплексного дослідження техніко-економічного обґрунтування розвитку транскордонного сполучення та розбудови пунктів перетину кордону, їх вплив на соціально-економічний розвиток області реконструкція наявних та будівництво нових об'єктів інфраструктури пункту пропуску «Ужгород», II черга (пасажирський напрямок) та влаштування стику доріг (ув'язка) пункту пропуску «Ужгород» зі словацькою стороною, виготовлення проекту для реконструкції наявних та будівництва нових об'єктів інфраструктури пункту пропуску «Ужгород», II черга (пасажирський напрямок) та влаштування стику доріг (ув'язка) пункту пропуску «Ужгород» зі словацькою стороною [15].

Область має високий природно-рекреаційний і курортний потенціал. Природно-рекреаційні можливості області становлять 5,2% об'ємного та 5,1% вартісного потенціалу природно-рекреаційних ресурсів України. Основними рекреаційними ресурсами є мінеральні та термальні води. Виявлено і досліджено 360 родовищ, різних за хімічним складом і лікувальними властивостями мінеральних вод, які не поступаються

загальновідомим водам Кавказу, Чехії, Польщі, Франції. Мережа санаторно-курортних та туристично-рекреаційних об'єктів Закарпаття включає в себе: 15 санаторіїв, 11 санаторіїв-профілакторіїв, 56 туристичних баз, баз відпочинку, лікувально-оздоровчих комплексів, які одночасно можуть прийняти майже 9 тис. осіб [16].

Як свідчить європейський досвід, кластер є одним із найбільш ефективних інструментів економічного розвитку регіонів у країнах з розвинутою ринковою економікою. Використання кластерного підходу і кластерних механізмів у формуванні транспортно-логістичних комплексів України слугуватиме економічному зростанню прикордонних регіонів, а також країни загалом. «Кластер» має багато тлумачень, з англійської мови “cluster” перекладається як гроно, група чи як зосередження, об'єднання окремих елементів в єдине ціле задля реалізації певної мети. З інституційної точки зору, кластери є формою організації інноваційних процесів, формою регіонального розвитку в глобальній економічній системі.

Кластерний підхід до розвитку економіки може піднести його від часто уособленої та ізольованої діяльності, що фокусується тільки на одному проекті в цей проміжок часу, до інтеграційного та стійкого процесу. Зокрема, кластерний підхід може стати рушійною силою для економічного розвитку завдяки:

- заохоченню ключових регіональних постачальників до діалогу з їхніми споживачами;

- встановленню зв'язків між навчальними закладами та начальниками відділів кадрів (менеджерами з персоналу) компаній;

- встановленню зв'язків між розробниками технології та виробниками продуктів;

- зведенню фінансових інвесторів із новими та наявними підприємствами;

- формуванню фізичної інфраструктури відповідно до оперативних потреб промисловості;

- інвестуванню в інформаційну інфраструктуру для покращення роботи кластеру;

- регулюванню адміністративної системи для збільшення продуктивності кластеру;

- зведенню підприємств, що надають побутові, соціальні та медичні послуги, з кластерами [17, с. 818].

Завдання ефективного кластерного економічного розвитку полягає в тому, щоб поєднати, звести різні галузі промисловості і їх державних та приватних постачальників для несення спільної відповідальності за результати дій з економічного розвитку. Метою є досягнення відчутних результатів та використання цих початкових результатів як платформи для подальшого вдосконалення економіки регіону. Спроби включення компаній у кластерну економіку дають результати навіть за їх скромної реалізації. Розвиток кластерів прово-

диться в рамках стратегії піднесення конкурентоспроможності, яка зазвичай складається зі стандартних підходів [18, с. 810–811].

Конкретно на прикладі Закарпатської області важливим є формування транспортно-логістичних центрів. Метою Програми створення транспортно-логістичних центрів на території Закарпатської області є організація однієї з складових частин інтермодальних перевезень – комбінованих перевезень автомобільним (залізничним, водним, повітряним) транспортом експортно-імпортних та транзитних вантажів, що прямують із країн Центральної і Південної Європи до країн СНД, Азії та у зворотному напрямку. Проектом передбачається активне застосування переваг комбінованого автомобільного (залізничного, водного, повітряного) транспорту для раціональної організації вантажопотоків та використання рухомого складу, формування скрізних конкурентоспроможних ставок на послуги, забезпечення логістичної схеми перевезень «від дверей до дверей» за оптимальними маршрутами. Реалізація цього проекту дасть змогу створити вихідну базу для організації логістичної мережі, комплексу сервісного обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів, що в умовах функціонування транспортно-логістичних центрів забезпечить високий рівень, дасть змогу залучити додаткові вантажопотоки, збільшити валютні та бюджетні надходження [19].

Крім того, створення Міжнародного транспортно-логістичного центру (МТЛЦ) на території України зумовлюють такі обставини:

- територіальна спряженість із міжнародними транспортними магістралями, розвинена і диверсифікована транспортна мережа;
- вигідне економіко-географічне положення (прикордонна зона);
- наявність необхідної інфраструктури (транспортної, складської і зв'язку);
- тяжіння до наявних або перспективних центрів ділового співробітництва;
- наявність історично сформованої системи зовнішньоторговельних зв'язків із закордонними партнерами і бази для її розвитку [20].

Міжнародний транспортно-логістичний центр стане оператором експортно-імпортних і транзитних потоків вантажів і в єдиному центрі на основі загального інформаційного простору спроможний буде забезпечити ефективне комплексне логістичне обслуговування процесу доставки та обробки вантажів, а також митно-брокерських і супутніх послуг.

З теоретико-методологічної точки зору основними характеристиками транскордонного кластеру є інноваційність (нові організаційні структури, нові технології); наявність у прикордонних регіонах взаємопов'язаних інституцій, груп фірм,

університетів, науково-дослідницьких центрів, розміщені в транскордонних регіонах і, що особливо важливо, формування конкурентних переваг транскордонного регіону. Регіон досягає переваг у конкретних галузях економіки, тому що його локальне середовище – найбільш високопрофесійне, освічене, прогресивне.

У практику економічного розвитку країни і її регіонів дедалі більше інтегрується кластерна стратегія, так, регіони і, відповідно, їх суб'єкти беруть участь у створенні більш інтегрованого та ринково-спрямованого середовища економічного розвитку. В Україні вже на державному рівні у 2008 р. був розроблений проект *Концепції створення кластерів в Україні*. Цікаво зазначити, що з-поміж чотирьох видів кластерів, які були зазначені у проекті Концепції, пріоритетним було виокремлено і створення транспортно-логістичних кластерів [21].

Згідно з Концепцією створення в Україні кластерів, можна виділити такі види кластерів:

- 1) *виробничі кластери* – об'єднання підприємств, що здійснюють виробництво продукції (і супутніх послуг) шляхом виконання складальних операцій (наприклад, підприємства автомобілебудування, авіаційної промисловості, суднобудування, інших галузей машинобудівного комплексу, організації будівельної галузі і виробництва будівельних матеріалів), а також об'єднання підприємств, які належать до хімічної, целюлозопаперової, металургійної галузей, а також сільськогосподарства, харчової промисловості тощо;
- 2) *інноваційно-технологічні кластери* – це об'єднання географічно локалізованих підприємств, що пов'язані виробничими зв'язками з метою створення інноваційної продукції та надання послуг суб'єктам інноваційної діяльності;
- 3) *туристичні кластери* формуються на базі туристичних активів регіону і складаються з підприємств різних сфер, пов'язаних з обслуговуванням туристів, наприклад, туристичних операторів, готелів, сфери громадського харчування, виробників сувенірної продукції, транспортних підприємств та інших;

4) *транспортно-логістичні кластери* включають комплекс інфраструктури і компаній, які спеціалізуються на зберіганні, супроводі і доставці вантажів та пасажирів. Кластер може включати також організації, які обслуговують об'єкти портової інфраструктури, компанії, які спеціалізуються на морських, річних, наземних, повітряних перевезеннях, логістичні комплекси та інші. Транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах, які мають значний транзитний потенціал [22].

На території Закарпатської області як транскордонного регіону можливим є формування *транспортно-логістичного кластеру* на основі урахування такої сукупності факторів: показники

перевезень, інноваційність рухомого складу, розвиненість транспортної інфраструктури і забезпеченість галузі трудовими ресурсами. Для транспортно-логістичного кластеру Закарпаття пріоритетними є такі заходи:

- формування спільної інформаційної бази перевізників, вантажів, терміналів, складських приміщень тощо;
- узгодження тарифно-митної політики щодо перевезень всіма видами транспорту;
- розробка належних програм освіти та професійної підготовки, що відповідали б потребам кластера;
- планування кадрової політики, сприяння відкриттю факультетів та кафедр із підготовки логістів та інших фахівців за потребами;
- реалізація та розробка спільних маркетингових ініціатив;
- визначення проблем ринку логістичних послуг;
- надання стратегічної інформації фірмам (дослідження на предмет можливостей нових технологій);
- підтримка у належному стані базової інфраструктури (дороги, зв'язок, рухомий склад тощо);
- підвищення рівня обізнаності про переваги обміну знаннями та об'єднання у кластер;
- створення платформи для об'єднання у кластер (мережу) та обміну інформацією на регіональному, національному та транснаціональному рівнях [23].

Головною складовою частиною транспортно-логістичного кластеру Закарпаття має стати *міжнародний транспортно-логістичний центр (МТЛЦ)*. Міжнародний транспортно-логістичний центр стане оператором експортно-імпорتنних і транзитних потоків вантажів і в єдиному центрі на основі загального інформаційного простору спроможний буде забезпечити ефективне комплексне логістичне обслуговування процесу доставки та обробки вантажів, а також митно-брокерських і супутніх послуг. Фактично міжнародний транспортно-логістичний центр (МТЛЦ) у місті Чопі (Закарпатська область, Україна) може стати об'єднувачим органом для керування інтермодальними перевезеннями на західному кордоні України, представництва якого мають бути розташовані в містах Захонь (Угорщина), Чіерна над Тисою (Словаччина), потужних міжнародних торгово-транспортних центрах перетинання транспортних потоків з Європи в Азію та навпаки.

Як зазначається у концепції створення Міжнародного транспортно-логістичного центру, специфіка МТЛЦ, прийнятих для експерименту,

потребує розробки та впровадження окремих проєктів їх організації з вирішенням таких основних завдань:

- оцінка (прогноз) маркетингових факторів організації МТЛЦ на основі ТСЦ і територій зі спеціальним митним та інвестиційним режимом, або спеціальних економічних зон (СЕЗ), сформованих в їх межах;
- аналіз та прогноз транспортно-торговельних зв'язків (міжнародних, імпорتنних, транзитних та внутрішніх);
- розробка концепції та програми технічного оснащення МТЛЦ;
- визначення обсягів капітальних вкладень в організацію МТЛЦ;
- розробка бюджету фінансування проєкту;
- оцінка ефективності інвестицій;
- підготовка інформаційного меморандуму;
- тендерний вибір замовників та підрядників проєкту;
- тендерний вибір інвестора та укладання контрактів на фінансування інвестиційних проєктів;
- розробка технічної документації інвестиційного проєкту;
- виконання будівельно-монтажних робіт [24].

Висновки та перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Розвиток транскордонного співробітництва сприяє розвитку і модернізації транспортної прикордонної інфраструктури, а більша доступність регіону підвищує його привабливість для інвесторів.

Модернізація транспортної інфраструктури прикордонних територій України та регіонів Європейського Союзу; покращення наявних та побудова нових транспортних сполучень, розбудова якісної швидкісної автомагістралі п'ятого транспортного коридору ЄС, розвиток пунктів перетину кордону та їх інфраструктури – все це сприятиме формуванню потужного транскордонного транспортно-логістичного кластеру України та сусідів першого порядку, прикордонних регіонів ЄС. Основою стратегічних напрямів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури Закарпатської області покладено пріоритет створення максимально сприятливих умов задля залучення міжнародних вантажопотоків із дотриманням принципів інтермодальності, багатofункціональності, використання сучасних технологій, тобто створення комплексу з обслуговування вантажних потоків на базі міжнародного транспортно-логістичного центру, який стане важливим елементом нової системи транзитного вантажопотоку в напрямі Схід-Захід.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Портер М.Е. Конкуренция. Москва : Вильямс, 2005.
2. Баян А.В. Міжрегіональне, транскордонне співробітництво України за умов розширення Європейського Союзу (на прикладі прикордонних регіонів України та Угорщини). Ужгород : Ліра, 2005. 320 с.
3. Годя І.М. Проблеми розвитку міжнародної транспортної інфраструктури Закарпатської області. *Регіональна економіка*. 2009. № 3. С. 67–73.
4. Kiss É. Logisztikai klaszter létesítésének koncepciója Kárpátalján.-ukrán határrégió. Együttműködés az Európai Unió külső határán. *Magyar Tudományos Akadémia*. Debrecen, 2008. P. 173–165.
5. Лизанец М.В. Роль и значение приграничного региона в развитии транспортной инфраструктуры. Перспективы трансграничного сотрудничества – формирование международной логистической сети. Венгрия. Ниредьгаза : Ниредьгазский Институт, 2005. С. 135–140.
6. Крикавський Є.В. Логістичне управління. Львів : Львівська політехніка, 2005. 684 с.
7. Мікула Н.А. Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво. Львів : ІРД НАН України, 2004. 394 с.
8. Чужиков В. Кластери як об'єкт державного регулювання. *Вісник УАДУ*. 2001. № 4.
9. Шолох Ю.М. Стратегічне планування розвитку прикордонного регіону (на прикладі Закарпатської області). *Регіональна економіка*. 2007. № 2. С. 131–138.
10. Чужиков В. Кластери як об'єкт державного регулювання. *Вісник УАДУ*. 2001. № 4.
11. Мікула Н.А. Стратегія формування та підтримки розвитку транскордонних кластерів. *Соціально-економічні дослідження в перехідний період* : Збірник наукових праць / НАН України. Інститут регіональних досліджень. Львів, 2008. Вип. 5(67).
12. Паспорт Закарпаття. Головне управління статистики у Закарпатській області. URL: <http://www.stat.uz.ua>
13. Стратегія економічного та соціального розвитку Закарпатської області до 2015 року. Ужгород, 2007.
14. Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки. URL: www.carpathian.org.ua.
15. Програма розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018–2022 роки. URL: www.carpathian.org.ua.
16. Паспорт Закарпаття. Головне управління статистики у Закарпатській області. URL: <http://www.stat.uz.ua>.
17. Соколенко С. Кластери в глобальній економіці. Київ : Логос, 2004.
18. Соколенко С. Кластери в глобальній економіці. Київ : Логос, 2004.
19. Програма створення транспортно-логістичних центрів на території Закарпатської області на 2008 рік. Затверджено рішенням Обласної ради Закарпатської області від 12 березня 2008 р. № 486. URL: www.carpathian.org.ua.
20. Концепція створення Міжнародного транспортно-логістичного центру (МТЛЦ) на території України. Європейська спілка транспортників України, 2007.
21. Концепція створення кластерів в Україні. Про схвалення Концепції створення кластерів в Україні : Проект Кабінету Міністрів України. 2008.
22. Концепція створення кластерів в Україні. Про схвалення Концепції створення кластерів в Україні : Проект Кабінету Міністрів України. 2008.
23. Концепція створення логістичного кластеру на Закарпатті. Загонь-Ужгород, 2007.
24. Концепція створення Міжнародного транспортно-логістичного центру (МТЛЦ) на території України. Європейська спілка транспортників України, 2007.