

21. On the evaluation of property, property rights and professional appraisal activity in Ukraine, 2001 [online] Available at: <<http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2658-14/page2>> [Accessed 31 August 2018].
22. Recommendations of the parliamentary hearings on the theme: "The strategy of the reintegration into Ukraine of the temporarily occupied territory of the Autonomous Republic of Crimea and the city of Sevastopol: problem issues, ways, methods and methods", 2016 [online] Available at: <<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1602-19>> [Accessed 31 August 2018].
23. Sokolov, Ya.V., 2000. Fundamentals of Accounting Theory. Moscow: Finance and Statistics, 496 p.
24. Standard 17 – Heritage Asset: CNOCP, 2013 [online] Available at: <http://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/cnocp-en/opinion/board_opinion/2013/Opinion-n-2013-03-Standard-17.pdf> [Accessed 31 August 2018].
25. Tamoykin, M. Yu., Tamoykin, I. Yu., Tamoykin, D. M., 2013. Doctrine of Thermal Power Station in the sphere of circulation of cultural values [online] Available at: <<http://www.tamoykin.com/uploads/1/9/0/6/19062735/-2013r.-pdf>> [Accessed 31 August 2018].
26. Tamoykin, M., 2012. Material culture in danger. "2000", 23 (609), pp. 4-5.
27. Tangible fixed assets FRS 15, 1999 [online] Available at: <<http://www.frc.org.uk/images/uploaded/documents/FRS%2015.pdf>> [Accessed 31 August 2018].
28. Federal Standard of Accounting for public sector organizations "Fixed Assets" [online] Available at: https://www.minfin.ru/en/document/?group_type=&q_4=&DOCUMENT_NUMER_4=257&M_DATE_from_4=&M_DATE_to_4=&P_DATE_to_4=&t_4=1195438747&order_4=P_DATE&dir_4=DESC#ixzz5KHunuiPB.
29. Economic Dictionary [online] Available at: <http://mirslovarei.com/content_eco/GOMBERG-LEV-IVANOVICH-1866-1935-1105.html> [Accessed 31 August 2018].

Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Economics, 2018; 5(200): 26-32

УДК 338.47:005.591.452

JEL classification: R49

DOI: <https://doi.org/10.17721/1728-2667.2018/200-5/4>

М. Ковбатюк, канд. екон. наук, проф.

ORCID ID: 0000-0002-1149-6537,

В. Шевчук, канд. екон. наук

ORCID ID: 0000-0001-7121-598X

Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, Україна

МЕХАНІЗМ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ ТА ОСВІТНІХ УСТАНОВ У ПРОЦЕСІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КЛАСТЕРА

Запропоновано організаційно-економічний механізм взаємодії транспортних підприємств та освітніх установ у процесі функціонування транспортно-логістичного кластера. Механізм базується на моделі взаємодії між транспортними підприємствами й освітніми установами. Проведено порівняльний аналіз моделі взаємодії даних суб'єктів щодо їх входження у кластер та до складу кластерної структури. Визначено основні цілі функціонування досліджуваних суб'єктів транспортно-логістичного кластера, здійснено розподіл їх за рівнями та встановлено зв'язки між ними.

Ключові слова: транспортно-логістичний кластер; транспортні підприємства; освітні установи; взаємодія суб'єктів кластера, організаційно-економічний механізм.

Постановка проблеми. У сучасних умовах розвитку економіки набуває поширення форма кластерної організації взаємодії різноманітних суб'єктів – фірм, організацій, освітніх і державних установ тощо, основною метою утворення якої є зростання конкурентоспроможності її учасників.

Актуальність теми пояснюється необхідністю конкретизації форм взаємодії між суб'єктами кластера, а також розробкою моделі механізму взаємодії таких суб'єктів транспортно-логістичного кластера, як транспортні підприємства та освітні установи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у розвиток теорії кластеризації здійснили зарубіжні вчені: М. Портер [18], А. Скотт [1]. Серед учених, які нині концентрують свою увагу на проблемах формування, функціонування та розвитку кластерів, окресленні ефективності їх створення, зокрема в Україні, варто назвати М. П. Войнаренка [4], І. С. Каленюк і О. В. Кукліна [7], Н. Г. Каніщенко [8], Ю. Є. Кирилова [11], О. М. Паливоду [16], С. В. Онишко [15], С. І. Соколенка [24].

Дослідження теоретико-методологічного та аналітичного характеру щодо розробки кластерно-логістичної моделі розвитку національного ринку транспортних послуг викладено у працях таких дослідників: С. І. Гриценко [5], В. С. Дзюма, Н. Г. Куць [13], Є. М. Сич [19; 20; 21].

Сутність і проблеми функціонування транспортно-логістичних кластерів вивчають такі провідні вітчизняні науковці: О. О. Карпенко [9; 10], О. М. Полякова [17], І. Г. Смирнов [22; 23], О. А. Чупайленко [25; 26].

Але здійснені до цього часу дослідження не розкривають деяких аспектів ефективного функціонування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК). Вивчення

процесу створення кластерів саме на ринку транспортних послуг зумовлює дослідження в напрямку формування дієвого механізму взаємодії між такими його суб'єктами, як транспортні підприємства і заклади освіти, які готують кадри для цих підприємств. Оскільки розробок щодо взаємодії цих суб'єктів недостатньо, вимагає детального вивчення питання щодо формування механізму взаємодії підприємств транспорту та освітніх установ у транспортно-логістичному кластері.

Методологія дослідження. Теоретичною основою статті є фундаментальні положення сучасної економічної науки у сфері кластеризації. Аналіз зарубіжної та вітчизняної літератури здійснювався у напрямку узагальнення та систематизації підходів науковців щодо форм взаємодії суб'єктів у транспортно-логістичному кластері з метою визначення їх для таких двох суб'єктів, як транспортні підприємства та заклади освіти.

Для досягнення поставленої мети використано низку загальнонаукових і спеціальних методів дослідження, взаємопов'язаних та послідовно застосованих у роботі: аналізу і синтезу – для визначення основних цілей функціонування досліджуваних суб'єктів транспортно-логістичного кластера, розподіл їх за рівнями та встановлення між ними зв'язків; класифікаційно-аналітичний метод – при визначенні форм і типів взаємодії між суб'єктами у кластері; графічно-аналітичний метод – для наочної ілюстрації досліджуваних економічних явищ і процесів у кластері, зокрема, для побудови моделі взаємодії між транспортними підприємствами та освітніми установами до і після їх входження в кластер, а також для зображення організаційно-економічного механізму взаємодії транспортних підприємств та освітніх установ у ТЛК; системний аналіз – для встановлення зв'язків і по-

будови механізму функціонування і взаємодії елементів кластера. За допомогою застосування наукової конкретизації вдалося краще розкрити стан обраної проблеми, оскільки обґрунтовано ефективність взаємодії підприємств і освітніх установ у межах функціонування ТЛК.

Інформаційною базою є результати фундаментальних досліджень українських і зарубіжних науковців із обраної тематики, що опубліковані в монографіях та періодичних виданнях, а також власні розробки авторів.

Метою статті є розробка ефективного організаційно-економічного механізму взаємодії транспортних підприємств та освітніх установ у процесі функціонування транспортно-логістичного кластера.

Об'єктом дослідження є процес кластеризації економіки країни. **Предмет дослідження** – взаємодія транспортних підприємств та освітніх установ у процесі функціонування кластера.

Результати дослідження. На думку І. Г. Меньшеніної, транспортно-логістичні кластери – це група географічно локалізованих взаємозалежних компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні та доставці вантажів і пасажирів, а також організацій, які обслуговують об'єкти інфраструктури та інших організацій, взаємодоповнюючих і підсилюючих сильні сторони один одного та реалізують конкурентні переваги даної території [14, с. 49]. У процесі формування і функціонування кластера утворюються економічні, технологічні й організаційні умови для спільної діяльності його учасників. Взаємозв'язки усередині транспортно-логістичних кластерів базуються на довірчій взаємодії із клієнтами, перевізниками, митницею, посередниками, банком і рядом інших контрагентів [13]. Для розвитку ТЛК здійснюється укладання партнерських угод між різними галузями транспорту для: надання комплексних послуг споживачам; розробки схеми взаємодії між споживачами; формування єдиної логістичної бази даних з метою оптимального вибору маршрутів перевезення вантажів, клієнтів; аналізу всіх наданих транспортних послуг, вантажопотоків; створення та розвитку єдиної транспортної інфраструктури. У результаті цього ТЛК як структурний комплекс взаємодопов'язаних організацій має потенціал, який перевищує суму потенціалів його окремих складових [20, с. 100].

До складу ТЛК входять: ядро – транспортно-логістичний центр; функціональні складові – транспортні, транспортно-експедиторські, логістичні та ремонтно-сервісні підприємства, порти, вокзали; забезпечу-

юча складова – фінансово-кредитна підсистема, основою якої виступає регіональний банк із розгалуженою мережею філіалів, і до складу якої входять фінансові та страхові компанії; науково-технічна та кадрова складова – навчальні заклади різного рівня, науково-дослідні організації; державне забезпечення – органи державної влади та місцевого управління.

За словами Є. М. Сича, заходи з боку держави стосуються стимулювання розвитку трьох чинників конкурентоспроможності кластеру: людських ресурсів, інфраструктури та науково-дослідного потенціалу, що створюють факторні умови інноваційного розвитку кластеру. Науково-технічна та кадрова складова ТЛК забезпечує формування потенційних конкурентних переваг кластерів, адже, фірми, які входять у кластерне утворення, гостріше відчувають тенденції попиту й оперативно реагують на них, пропонуючи інноваційні продукти й послуги за рахунок тісної співпраці та взаємодії. Постійна взаємодія сприяє формальному та неформальному обміну знаннями, співпраці між організаціями із взаємодоповнюючими активами та професійними навичками, що забезпечує отримання синергетичного ефекту [19].

Розвиток транспортно-логістичних кластерів формується на принципах постійного вдосконалення перевізного процесу, пропорційного розвитку, гармонізації інтересів і стимулювання учасників перевізного процесу, логічності, узгодженості, надійності, гнучкості, адекватної якості, послідовності, прогресивності, відкритості, відповідності державній транспортно-економічній політиці та ефективності [13].

Досягнення високої ефективності функціонування ТЛК можливо за умов інноваційності, взаємодопомоги, поєднання кооперації і конкуренції, здійснення взаємобміну інформацією, знаннями, ноу-хау, наявності висококваліфікованих фахівців.

Тому розглянемо процес формування нових взаємовідносин між такими суб'єктами ТЛК, як транспортні підприємства й освітні установи, адже в рамках кластерної моделі на ринку транспортних послуг ставляться нові вимоги до фахівців у галузі транспорту. А підготовка висококваліфікованих кадрів для суб'єктів економіки в ТЛК можлива лише на умовах ефективної взаємодії закладів освіти, підприємницького сектору та держави, яка може бути досягнута в межах цього кластера.

Безумовно, ці суб'єкти взаємодіяли і нині взаємодіють між собою та поза межами кластера. Існуюча модель їхньої взаємодії подана на рис. 1.

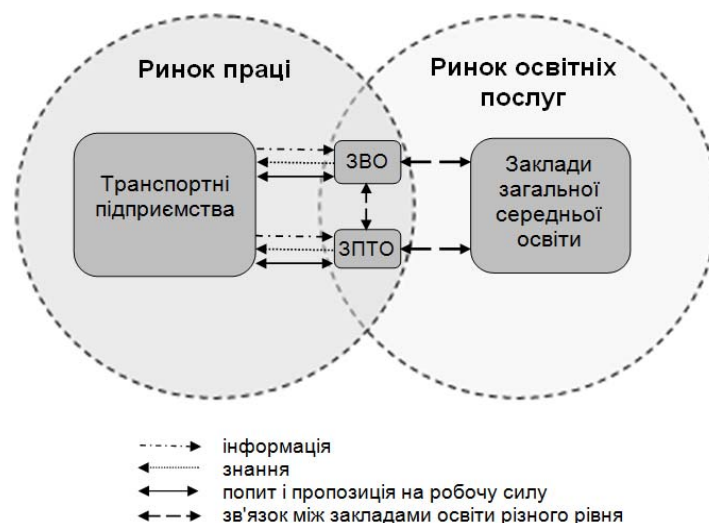


Рис. 1. Модель взаємодії між транспортними підприємствами та освітніми установами до їх входження в кластер

Заклади загальної середньої освіти функціонують на ринку освітніх послуг, забезпечують здобуття школярами загальної середньої освіти для подальшого вступу до закладів професійно-технічної освіти (ЗПТО) або закладів вищої освіти (ЗВО). Такі освітні установи, як заклади вищої освіти і заклади професійно-технічної освіти діють одразу на двох ринках (освітніх послуг і праці), відтворюючи пропозицію на ринку праці шляхом формування знань, умінь і підвищення рівня освіти та кваліфікації працівників. Головна мета діяльності вищих навчальних закладів полягає в забезпеченні відповідних умов для здобуття вищої

освіти, підготовки кадрів, надання всіх видів освітніх послуг, забезпечення безперервності освіти [3, с. 8]. Підприємства надають відповідні запити цим закладам освіти на підготовку та перепідготовку фахівців тих спеціальностей, що користуються попитом.

Але описані взаємозв'язки між даними суб'єктами економіки не такі ефективні і тісні як в кластерних структурах, які створюють умови для більш тісної співпраці між ними. Модель взаємодії між транспортними підприємствами та освітніми установами в транспортно-логістичному кластері представлена на рис. 2.

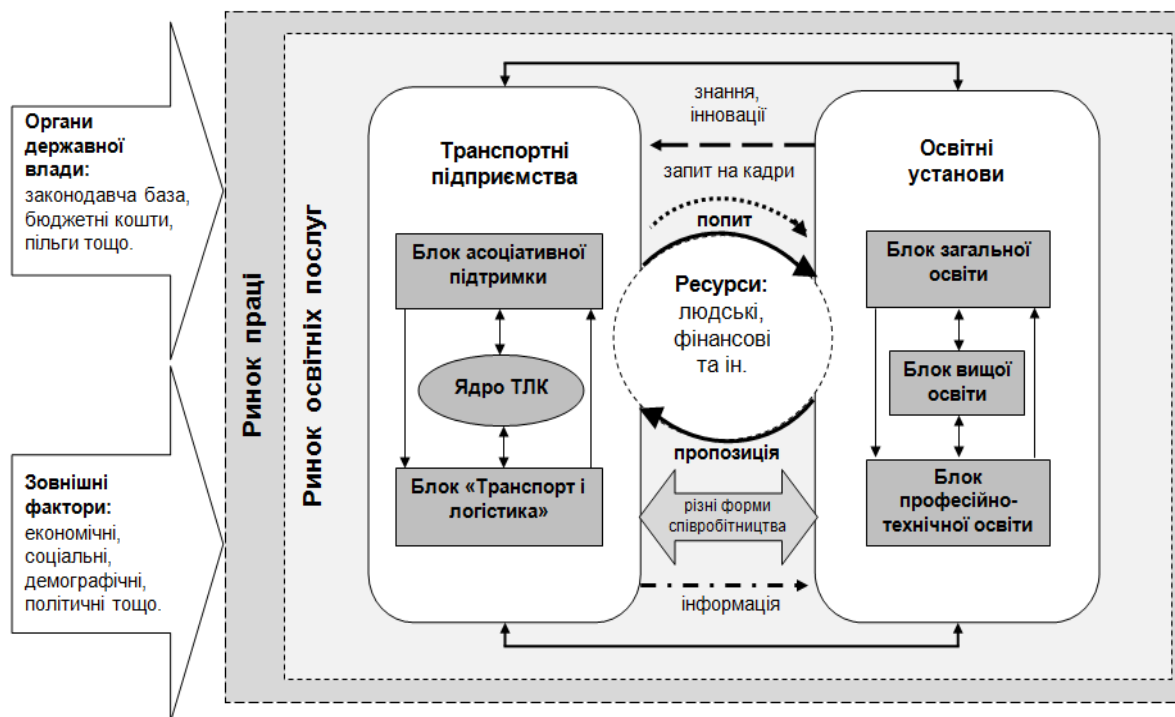


Рис. 2. Модель взаємодії між транспортними підприємствами та освітніми установами у транспортно-логістичному кластері

Джерело: складено авторами.

Отже, ефективність такої взаємодії виявиться в тому, що заклади вищої освіти отримають підтримку підприємств в напрямі фінансування, проведення практики тощо, а підприємства, у свою чергу, – робочу силу, кваліфікаційний та професійний рівень якої відповідає їхнім потребам, адже, як вірно зазначає Т. Білорус, особливо гострою нині є проблема задоволення потреб підприємства у персоналі, комплектування його працівниками, що володіють необхідними професійними та особистісними характеристиками [2, с. 20].

Програми співробітництва освітніх закладів і підприємств можуть мати різноманітні форми:

- виробнича практика;
- залучення кадрів коледжів та закладів вищої освіти до розробки навчальних програм в центрах підготовки кадрів на виробництві;
- запрошення кваліфікованих працівників транспортних підприємств для викладання у коледжах та ЗВО;
- анкетування підприємств стосовно вимог до фахівців з вищою освітою і ефективність роботи випускників закладів вищої освіти, які були працевлаштовані в цю організацію;
- розвиток навчальної та науково-виробничої бази закладів вищої освіти за рахунок підприємств та цільове виконання їх замовлень в підготовці та перепідготовці кадрів відповідних професій;
- створення наукових лабораторій та встановлення взаємозв'язку – ЗВО – лабораторія – підприємство;

- впровадження сучасних інноваційних технологій навчання;
- проведення закладів вищої освіти наукових досліджень на замовлення підприємств;
- розробка типових навчальних планів та програм для професійно-технічного навчання.

Механізм функціонування транспортно-логістичних кластерів в цілому, а також механізм функціонування транспортних підприємств і закладів освіти в рамках кластера обов'язково включає вплив органів державної (місцевої) влади. Відповідні державні органи визначають для закладів освіти необхідний обсяг замовлень на підготовку певної кількості фахівців певної спеціальності, надають дозвіл на відкриття нових напрямів підготовки фахівців тощо.

Як видно з рис. 2, інтеграційні процеси забезпечують тісний взаємозв'язок кадрового, виробничого, освітнього потенціалу для вирішення завдань, спрямованих на підготовку конкурентоспроможного фахівця. Механізм взаємодії основних елементів ТЛК повинен відображатися з точки зору соціального партнерства. Соціальне партнерство – це особливий тип взаємодії освітніх установ і транспортних підприємств з суб'єктами та інститутами ринку праці, регіональними органами виконавчої влади, громадськими організаціями, націлений на максимальну згоду і реалізацію інтересів усіх учасників цього процесу [12, с. 35]. Воно передбачає, окрім консолідації рішень, збалансованість взаємної відповідальності.

Соціальне партнерство в умовах кластеру, на думку О. Е. Яворського, буде ефективним, якщо [27, с. 19]:

- всі рівні освіти однієї галузі дотримуються спільних наскрізних освітніх програм;
- освітні програми створюються з урахуванням вимог професійних стандартів, розроблених представниками галузі;
- колективи навчального закладу (навчальних закладів) та підприємств взаємодіють на основі принципу корпоративності.

Як зазначає О. П. Жук, Л. О. Дроздовська, створення кластера забезпечує перехресну вертикальну інтеграцію, що утворює стійкі зв'язки між інститутами системи освіти різних рівнів з метою забезпечення спеціалізації навчання людини-знаючої на всіх етапах її зростання, починаючи від дошкільного віку. Це все передбачає отримання наступних результатів [6, с. 153]:

- налагодження інформаційних зв'язків між членами кластера, що забезпечить гнучку стратегію розвитку освіти (розуміння спільних інтересів та вирішення існуючих в даний час проблем завдяки діалогу з роботодавцем);

- забезпечення найважливішої у сучасному середовищі характеристики посилення ролі інтелекту;
- створення системи доступної неперервної освіти, яка, насамперед, забезпечить мобільність фахівців, дозволить покращити якість їх підготовки;
- на макроекономічному рівні відбудеться зростання продуктивності праці та рівня зайнятості населення, зростання валового регіонального продукту на душу населення.

Оскільки досліджень щодо взаємодії суб'єктів в кластері недостатньо, авторами був сформований організаційно-економічний механізм взаємодії підприємств транспорту та освітніх установ у транспортно-логістичному кластері (рис. 3). Розглянута до цього модель взаємодії між транспортними підприємствами та освітніми установами в ТЛК покладена в основу запропонованого механізму, оскільки нам цікавий не сам процес надання освітніх послуг з метою підготовки висококваліфікованих кадрів для підприємницького сектора, а сумісне спільне функціонування даних суб'єктів в рамках утвореного кластера та наслідки їхньої взаємодії.

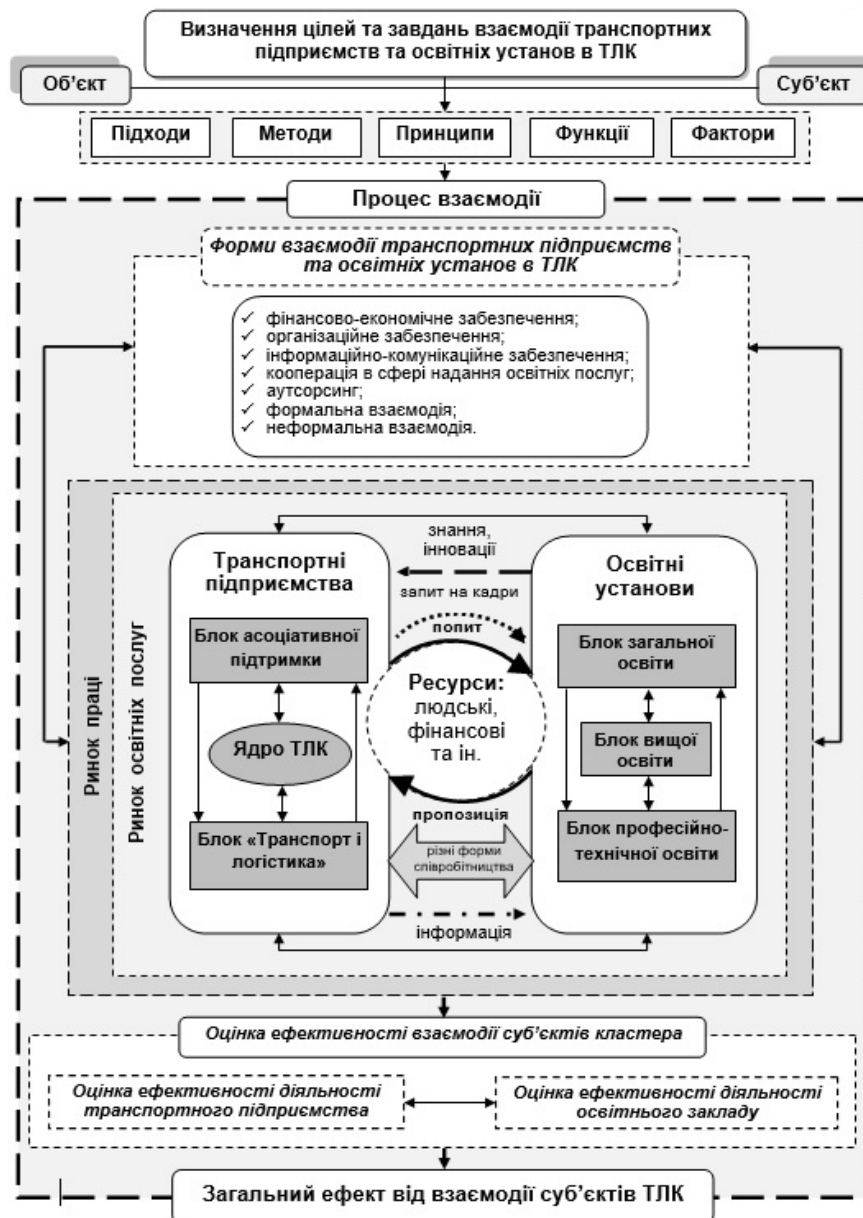


Рис. 3. Організаційно-економічний механізм взаємодії транспортних підприємств та освітніх установ у транспортно-логістичному кластері

Джерело: складено авторами.

Ми визначаємо цей механізм як організаційно-економічний, оскільки розглядаємо його як сукупність різноманітних процесів, послідовностей стану або частин кластера, а також управлінських методів та інструментів, організаційних і економічних складових, що формують основні прийоми та принципи, які забезпечують ефективну діяльність обраних суб'єктів.

Об'єктом управління є безпосередньо сам процес взаємодії, а суб'єктом взаємодії є підприємство транспорту або освітня установа, їх підрозділ або відповідальна особа.

Важливе місце в організаційно-економічному механізмі взаємодії займає визначення форми взаємодії між учасниками кластера. Взаємодія між зазначеними суб'єктами можлива у вигляді таких форм: фінансово-економічне, організаційне, інформаційно-комунікаційне забезпечення; кооперація у сфері надання освітніх послуг; аутсорсинг; формальна та неформальна взаємодія.

Після того, як установлюються відповідні зв'язки між суб'єктами ТЛК, необхідно оцінити ефективність їхньої взаємодії. Оцінка ефективності взаємодії включає три складові: оцінку економічної ефективності діяльності

транспортних підприємств, оцінку ефективності діяльності освітніх закладів та оцінку загального ефекту від взаємодії суб'єктів ТЛК.

Метою оцінки є виявлення поточного рівня соціально-економічної ефективності системи управління і досягнення кінцевих результатів діяльності суб'єкта кластера. Для оцінки економічної ефективності діяльності підприємств, як правило, використовується система показників, що відображають співвідношення витрат і отриманих результатів, тобто ефекти, які можуть бути одержані від реалізації системи взаємодії у кластері. Оцінка взаємодії таких членів кластера, як транспортні підприємства й освітні установи різного рівня має розраховуватись за специфічними показниками, що зумовлено особливостями діяльності даних суб'єктів.

Для визначення ключових показників ефективності діяльності транспортних підприємств і закладів вищої освіти у кластері, у першу чергу, необхідно з'ясувати рівні їх функціонування та взаємодії, на кожному з яких формуються відповідні цілі як для транспортних підприємств, так і для освітніх установ (рис. 4).

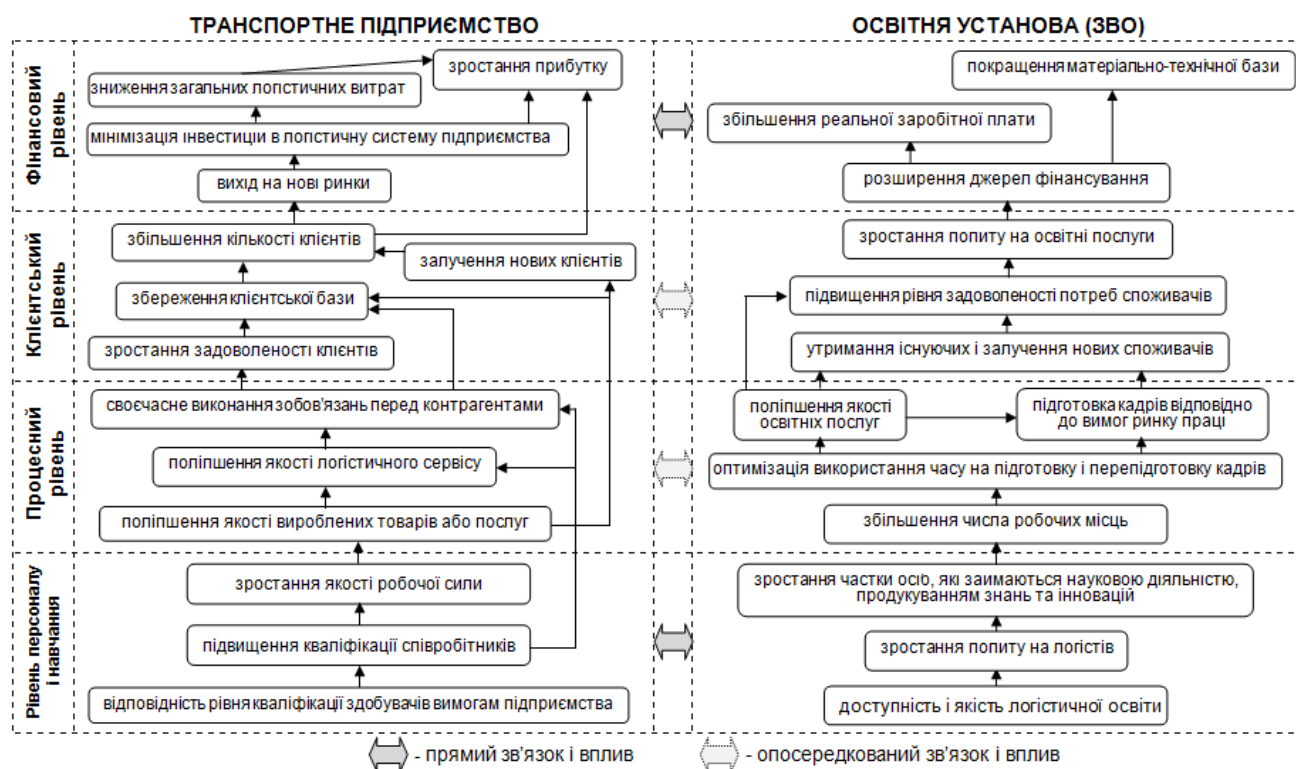


Рис. 4. Рівні взаємодії транспортних підприємств та освітніх установ у ТЛК

Джерело: складено авторами.

Зауважимо, що пряма взаємодія між підприємствами транспорту та освітніми установами встановлюється на двох рівнях: фінансовому та персоналу і навчання, на інших – зв'язок опосередкований.

Очевидно, що підвищення прибутку підприємства призводить до зростання його соціальної активності. Також покращення логістичної інфраструктури призводить до оптимізації використання часу замовниками. А доступність і якість логістичної освіти збільшує відповідність рівня кваліфікації здобувачів вимогам фірми. Завдяки цим наслідкам, а точніше на їх основі фо-

мується механізм взаємодії суб'єктів транспортно-логістичного кластера.

Таким чином, сучасну проблему невідповідності підготовки робочої сили потребам ринку праці можливо вирішити за умови встановлення тісного зв'язку та взаємодії між вищими навчальними закладами і транспортними підприємствами в рамках створеного ТЛК, адже в результаті формування й функціонування кластера можна буде вирішити проблему ринку праці в задоволенні потреби у необхідних фахівцях, а велика кількість осіб, які закінчили навчання у вищих навчальних закладах і отримали вищу освіту, нарешті

перестануть поповнювати ряди безробітних. Також будуть реалізовані такі переваги кластера, як підготовка кадрів за спеціальностями, які користуються попитом на ринку праці, зростання конкурентоспроможності робочої сили як на вітчизняному, так і світовому ринку праці, забезпечення підприємств та економіки в цілому кваліфікованою робочою силою.

Висновки та дискусія. Отже, запропонований організаційно-економічний механізм забезпечує взаємодію та врахування впливу кожного з його елементів, що відповідає за налагодження і збереження ефективної діяльності підприємств транспорту та закладів освіти через позитивну зміну основних показників їхньої діяльності, а також можливість отримання значної кількості переваг унаслідок цієї взаємодії.

Перспективи подальших досліджень полягають в удосконаленні й розвитку теоретичних положень і науково-методичних підходів до обґрунтування взаємодії між суб'єктами транспортно-логістичного кластера, зокрема, у розробці інтегральних показників оцінки ефективності діяльності транспортного підприємства та функціонування закладу освіти в умовах функціонування транспортно-логістичного кластеру; у розгляді взаємодії між обраними суб'єктами на прикладі конкретних транспортно-логістичних кластерів (для цього з'ясувати, які транспортні підприємства й навчальні заклади входять, або можуть входити, якщо це перспективний для створення кластер, до його складу); у застосуванні методичного підходу до розрахунку зазначених інтегральних показників на конкретному прикладі.

Список використаних джерел:

- Scott A. J. New Industrial Spaces: Flexible Production Organization and Regional Development in North America and Western Europe / A. J. Scott. – London: Pion, 1988.
- Білорус Т. Методичний інструментарій організації пошуку та відбору персоналу / Т. Білорус // Вісн. Київ. ун-ту. Економіка. – 2015. – Вип. 7. – С. 20–29. DOI: dx.doi.org/10.17721/1728-2667.2015/172-7/3.
- Бурдонос Л. І. Організаційно-економічний механізм управління вищими навчальними закладами України / Л. І. Бурдонос // Економ. вісн. ун-ту. 36. наук. пр. учених та аспірантів. – Переяслав-Хмельницький: ДВНЗ "П-Х ДПУ ім. Г. Сковороди", 2018. – Вип. 37/1. – С. 7–12. DOI: 10.5281/zenodo.1220572.
- Войнаренко М. П. Кластери в інституційній економіці: моногр. / М. П. Войнаренко. – Хмельницький: ХНУ, ТОВ "Триада-М", 2011. – 502 с.
- Гриценко С. І. Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С. І. Гриценко // Маркетинг в Україні. – 2007. – № 2. – С. 56–60.
- Жук О. П. Кластерний підхід у процесі оптимізації системи освіти України / О. П. Жук, Л. О. Дроздовська // Вісн. ОНУ імені І. І. Мечникова. – 2013. – Т. 18. – Вип. 3/1. – С. 151–154.
- Каленюк І. Ризик-менеджмент у системі вищої освіти України / І. Каленюк, О. Куклін // Вісн. Київ. ун-ту. Економіка. – 2015. – Вип. 5. – С. 23–28. DOI: dx.doi.org/10.17721/1728-2667.2015/170-5/4.
- Каніщенко Н. Г. Кластери в системі національної конкурентоспроможності / Н. Г. Каніщенко // Вісник Київ. ун-ту. Серія Економіка. – 2006. – № 85 – С. 14–16.
- Карпенко О. О. Інноваційно-інтеграційна парадигма кластеризації транспортно-логістичних підприємств / О. О. Карпенко // Бізнес-Інформ. – 2015. – № 10 (453). – С. 209–214.
- Карпенко О. О. Інноваційно-інтеграційна парадигма розвитку підприємств на принципах кластеризації: моногр. / О. О. Карпенко. – Київ: ТОВ "СІК ГРУП УКРАЇНА", 2013. – 272 с.
- Кирилов Ю. Є. Кластери як інструмент підвищення конкурентоспроможності національної економіки в умовах глобалізації [Електронний ресурс] / Ю. Є. Кирилов. – Ефективна економіка. – 2013. – № 12. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2608>.
- Корчагина Н. А. Образовательные кластеры как основа повышения конкурентоспособности учебных заведений / Н. А. Корчагина // Прикаспийский журнал: управление и высокие технологии. – 2009. – № 3 (7). – С. 78–84.
- Куць Н. Г. Модель транспортно-логістичного кластеру Волинської області для розвитку регіональної транспортної системи [Електронний ресурс] / Н. Г. Куць, В. С. Дзюма. – Режим доступу: http://av.intu.edu.ua/attachments/article/248/%D0%94%D0%B7%D1%8E%D0%BC%D0%B0_%D0%92.pdf.
- Меньшенина И. Г. Кластерообразование в региональной экономике: моногр. / И. Г. Меньшенина, Л. М. Капустина. – Екатеринбург: Изд-во УГЭУ, 2008. – 154 с.
- Онишко С. В. Державне регулювання кластеризації економіки як напрямок розбудови національної інноваційної моделі / С. В. Онишко // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – № 11. – С. 55–61.
- Паливода О. М. Оцінювання синергетичного ефекту формування кластерних організаційних структур / О. М. Паливода, В. П. Плавач // Економічний часопис-XXI. – 2016. – № 158(3-4(2)). – С. 48–51. DOI: <http://dx.doi.org/10.21003/ea.V158-11>.
- Полякова О. М. Глобалізація транспортно-логістичних систем у світовій економіці / О. М. Полякова // Вісн. економіки транспорту і промисловості УкрДАТ. – 2009. – Вип. 26. – С. 32–34.
- Портер М. Конкуренція / М. Портер; пер. с англ. – М.: Изд. дом "Вильямс", 2005. – 608 с.
- Сич Є. М. Кластерно-логістична модель розвитку національного ринку транспортних послуг [Електронний ресурс] / Є. М. Сич, О. В. Бойко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2013. – № 36. – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/6731/7522>.
- Сич Є. М. Логістично-кластерний підхід до розвитку транспортного ринку [Електронний ресурс] / Є. М. Сич, О. В. Бойко // Вісн. Чернівецьк. нац. техн. ун-ту. – 2013. – № 1 (64). – С. 91–103. – Режим доступу: <http://vistnic.stu.cn.ua/index.pl?task=arcl&j=11&id=14>.
- Сич Є. М. Національна кластерна політика забезпечення конкурентоспроможності країни на ринку транспортних послуг [Електронний ресурс] / Є. М. Сич, О. В. Бойко // Стратегія розвитку України. Економіка, соціологія, право. – 2013. – № 3. – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/7026/7853>.
- Смирнов І. Г. Транспортно-логістичні кластери в ЄС та інтеграція України в ці структури [Електронний ресурс] / І. Г. Смирнов. – Режим доступу: http://ea.donntu.edu.ua/bitstream/123456789/19844/1/66_Smirnov.pdf.
- Смирнов І. Формування транспортно-логістичних кластерів у ЄС: український контекст / І. Смирнов, О. Шматок // Вісн. Київ. ун-ту. – 2012. – Вип. 60. – С. 14–19.
- Соколенко С. І. Кластери в глобальній економіці / С. І. Соколенко. – К.: Логос, 2004. – 848 с.
- Чупайленко О. А. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні [Електронний ресурс] / О. А. Чупайленко. – Режим доступу: http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/28_2013/535-544.pdf.
- Чупайленко О. А. Транскордонні транспортно-логістичні кластери та транскордонні об'єднання в Україні [Електронний ресурс] / О. А. Чупайленко. – Режим доступу: http://publications.ntu.edu.ua/upravl_projekt/2014_14_tech/266.pdf.
- Яворский О. Е. Образовательный кластер как форма социального партнерства техникума и предпринимательской отрасли: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.01 / О. Е. Яворский. – Казань, 2008. – 25 с.

Received: 27/08/2018

1st Revision: 18/09/2018

Accepted: 01/10/2018

Author's declaration on the sources of funding of research presented in the scientific article or of the preparation of the scientific article: budget of university's scientific project.

Стаття відображає результати дослідження авторів у рамках науково-дослідної роботи, що виконується впродовж 2016–2020 рр. у Державному університеті інфраструктури та технологій ("Концептуальні засади трансформації економічної освіти в умовах інноваційної моделі розвитку економіки", номер державної реєстрації 0116U003937).

The article presents outcomes of the studies undertaken in the framework of the 2016-2020 research project entitled 'Conceptual Principles of the Transformation of Economic Education in the Conditions of the Innovative Model of Economic Development' (state registration number 0116U003937) at the State University of Infrastructure and Technologies.

М. Ковбатюк, канд. экон. наук, проф.,
В. Шевчук, канд. экон. наук
Государственный университет инфраструктуры и технологий, Киев, Украина

МЕХАНИЗМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ В ПРОЦЕССЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА

Предложен организационно-экономический механизм взаимодействия транспортных предприятий и образовательных учреждений в процессе функционирования транспортно-логистического кластера. Механизм базируется на модели взаимодействия между транспортными предприятиями и образовательными учреждениями. Проведен сравнительный анализ модели взаимодействия данных субъектов до их вхождения в кластер и в составе кластерной структуры. Определены основные цели функционирования исследуемых субъектов транспортно-логистического кластера, осуществлено распределение их по уровням и установлены связи между ними.

Ключевые слова: транспортно-логистический кластер; транспортные предприятия; образовательные учреждения; взаимодействие субъектов кластера, организационно-экономический механизм.

M. Kovbatiuk, PhD in Economics, Professor,
V. Shevchuk, PhD in Economics
State University of Infrastructure and Technologies, Kyiv, Ukraine

INTEROPERABILITY MECHANISM BETWEEN TRANSPORT ENTERPRISES AND EDUCATIONAL INSTITUTIONS IN OPERATION OF A VEHICLE-LOGISTIC CLUSTER

In the paper organizational economic mechanism of interaction between transport enterprises and higher education institutes in transport and logistics cluster has been suggested. This mechanism is based on the interaction model between transport enterprises and higher education institutes. New requirements for specialists on the transport services market cause the need for new relations formation between transport enterprises and higher education institutes. Therefore, training of highly specialized workers for transport and logistics cluster entities is possible only if there is effective interaction between enterprises and educational institutions. Comparative analysis of the interaction model was carried out between these entities before their entering to cluster and in cluster structure. It is defined that as a result of interaction between transport enterprises and higher education institutes in transport and logistics cluster, educational institutions could be supported by enterprises (funding, internship) and enterprises would hire qualified employees which level meets their needs. The study defined main goals of investigated objects in transport and logistics cluster, their distribution of the levels and establishment of links.

Keywords: transport and logistic cluster; transport enterprises; educational institutions; interaction of subjects of the cluster, organizational and economic mechanism.

References (in Latin): Translation / Transliteration/ Transcription

1. Scott, A.J., 1988. New industrial spaces: Flexible production organization and regional development in North America and Western Europe. London, Pion Ltd.
2. Bilorus, T., 2015. Methodological tools for organizing the process of staff search and selection. Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Economics, Vol. 7, pp. 20-29. DOI: dx.doi.org/ 10.17721/1728-2667.2015/172-7/3.
3. Burdonos, L.I., 2018. Organizational and economic mechanism of management of higher educational institutions of Ukraine. University Economic Bulletin. Collection of scientific articles of scientists and post-graduate students, Vol. 37/1, pp. 7-12. DOI: 10.5281/zenodo.1220572.
4. Voynarenko, M.P., 2011. Clusters in the institutional economy: monograph. Khmelnytsky, KhNU, Triad-M Ltd., 502 p. (in Ukrainian)
5. Gritsenko, S.I., 2007. Strategy of the advanced development of transport and logistics clusters in Ukraine. Marketing in Ukraine, No.2, pp. 56-60.
6. Zhuk, I.P., Drozdowska, L.A., 2013. Cluster approach in education process optimization of Ukraine. Bulletin of Odesa I.I. Mechnikov National University, P. 18, Vol. 3/1, pp. 151-154.
7. Kaleniuk, I., Kuklin, O., 2015. Risk management in higher education Ukraine. Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Economics, Vol. 5, pp. 23-28. DOI: dx.doi.org/ 10.17721/1728-2667.2015/170-5/4.
8. Kanishchenko, N.G., 2006. Clusters in the national competitiveness. Bulletin of KNU. Series Economics, Vol. 85, pp. 14-16.
9. Karpenko, O.O., 2015. Innovation-integration paradigm of clustering the transport and logistics enterprises. Business inform, No. 10 (453), pp. 209-214.
10. Karpenko, O.O., 2013. Innovation-integration paradigm of enterprise development on the principles of clusterization: monograph. Kyiv, LLC "SIC GRUP UKRAINE", 272 p. (in Ukrainian)
11. Kirilov, Y.E., 2013. Clustering as a tool to improve the competitiveness of national economies in a globalizing. Effective economy, No. 12. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2608>.
12. Korchagina, N.A., 2009. Educational clusters as a basis for increasing the competitiveness of educational institutions. Pre-Caspian journal: management and high technologies, No. 3 (7), pp. 78-84.
13. Kuts, N., Dziura, V. Model of transport and logistics cluster for Volyn region to develop regional transportation system. Available at: http://av.intu.edu.ua/attachments/article/248/%D0%94%D0%B7%D1%8E%D0%BC%D0%B0_%D0%92.pdf.
14. Menshenina, I.G., Kapustin, L.M., 2008. Clustering in the regional economy: monograph. Ekaterinburg, UGEU Publishing House, 154 p. (in Ukrainian)
15. Onishko, S.V., 2010. The rule of regulation of clustering economics is the stresses of the national industrial models. Current issues of economics, No. 11, pp. 55-61.
16. Palyvoda, O., Plavan, V., 2016. Assessment of synergies in forming of cluster organizational structures. Economic Annals-XXI, No. 158(3-4(2)), pp. 48-51. DOI: <http://dx.doi.org/10.21003/ea.V158-11>.
17. Polyakova, A.M., 2009. Globalization transport and logistics systems in the world economy. Bulletin of Economics and Transport Industry UkrDAZT, Vol. 26, pp. 32-34.
18. Porter, M., 2005. Competition. Moscow, Publishing house "Williams", 608 p. (in Russian)
19. Sych, Ye.M., Boyko, O.V., 2013. Cluster-logistic model of development of the national market of transport services. Problems of improving the efficiency of the infrastructure, No.36. Available at: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/6731/7522>.
20. Sych, Ye.M., Boyko, O.V., 2013. Logistic-cluster approach to the development of the transport market. Bulletin of Chernihiv National University of Technology, No. 1 (64), pp. 91-103.
21. Sych, Ye.M., Boyko, O.V., 2013. National cluster policy to ensure the competitiveness of the country in the market of transport services. Strategy of development of Ukraine, Economics, sociology, law, No. 3. Available at: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/7026/7853>.
22. Smirnov, I.G., 2012. Transport and logistic clusters in the EU and the integration of the Ukraine in this structure. Available at: http://ea.donntu.edu.ua/bitstream/123456789/19844/1/66_Smirnov.pdf.
23. Smirnov, I., Shmatok, O., 2012. Formation of transport and logistic clusters in the EU: the Ukrainian context. Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Vol. 60, pp. 14-19.
24. Sokolenko, S.I., 2004. Clusters in the global economy. Kyiv, Logos, 848 p. (in Ukrainian)
25. Chupaylenko, O.A., 2013. Development of transport-logistics cluster in Ukraine. Available at: http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/28_2013/535-544.pdf.
26. Chupaylenko, O.A., 2014. Cross-border transport and logistics clusters and cross-border associations in Ukraine. Available at: http://publications.ntu.edu.ua/upravl_project/2014_14_tech/266.pdf.
27. Yavorsky, O.E., 2008. Educational cluster as a form of social partnership of the technical school and enterprises of the gas industry: author's abstract dis. for obtaining a scientific degree of a candidate of pedagogical sciences: 13.00.01. Kazan, 25 p.