

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ

ПАРТОЛА АНДРІЙ ІГОРОВИЧ

УДК 005.722:656.62(043.3)

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-УПРАВЛІНСЬКІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ
КЛАСТЕРНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ
ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2019

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі бізнес-логістики та транспортних технологій Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
БОНЯР Світлана Михайлівна,
Державний університет інфраструктури та технологій
Міністерства освіти і науки України,
декан факультету управління і технологій

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
ІЛЬЧУК Валерій Петрович,
Чернігівській національний технологічний університет
Міністерства освіти і науки України,
завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування

доктор економічних наук, доцент
ПАЛИВОДА Олена Михайлівна,
Національний авіаційний університет
Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри менеджменту зовнішньо-економічної діяльності підприємств

Захист відбудеться «01» липня 2019 року о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К26.820.05 Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ, вул. Івана Огієнка, буд. 19, ауд. 305-а (зал засідань Спеціалізованих вчених рад).

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ, вул. Івана Огієнка, буд. 19.

Автореферат розісланий «31» травня 2019 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
кандидат економічних наук, професор

М. В. Ковбатюк

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Глобалізація та переорієнтація світових логістичних потоків, стрімкий розвиток транспортних технологій, приєднання України до європейських програм із захисту навколишнього середовища загострили необхідність збалансованого розвитку всіх видів транспорту та створили перспективи для зростання обсягів перевезень річковим транспортом внутрішніми водними шляхами України.

Транспортування вантажів та перевезення пасажирів внутрішніми водними шляхами завжди було основою економіки та торгівлі. Завдячуючи вигідному географічному положенню та наявності потужних водних артерій, Україна історично відігравала значну роль за обсягами вантажообігу у внутрішньому та міждержавному сполученні по внутрішніх водних шляхах. Проте, економічний спад та зниження вантажообігу у другій половині 90-х років ХХ століття призвели до практично повного виключення річкового транспорту із транспортної системи України та занедбання шлюзової та портової інфраструктури. Довгострокова відсутність інвестицій з боку держави та приватного сектору вкрай негативно вплинули на становище рухомого складу річкового транспорту в Україні. Поряд з цим у країнах Європейського Союзу в останні роки спостерігається зростання зацікавленості у розвитку річкових перевезень.

Україна у 2014 році взяла на себе ряд зобов'язань, підписавши Угоду про асоціацію з Європейським Союзом, зокрема, щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту. Передбачається, що вітчизняний річковий транспорт буде включено до системи мультимодальних перевезень, що здійснюватимуться по пріоритетних транзитних транспортних маршрутах через територію України. Зазначене вище обумовлює необхідність пошуку інноваційних напрямів розвитку річкового транспорту із залученням сучасних технологій, передусім у сфері управління. Вивчення світового досвіду показує, що найбільш успішним організаційним підходом розвитку транспорту є мережевий. Він передбачає спрямування зусиль на розвиток партнерських відносин у ланцюгах постачань та формуванні додаткової цінності товарів та послуг. Однією з найбільш апробованих та розповсюджених мережевих форм співробітництва є кластери підприємств, які інтегрують учасників на принципах спеціалізації, партнерської кооперації, добровільності та довіри.

Дослідженню теоретико-методичних основ розвитку підприємств водного транспорту України були присвячені праці ряду вітчизняних науковців та практиків: А. Горбаня, Н. Гуржій, А. Волик, О. Бабиної, С. Боняр, М. Ковбатьок, В. Коби, І. Садловської, В. Семенова, К. Михайличенко, П. Підлісного.

Важливим теоретико-прикладним аспектам формування та розвитку кластерів підприємств, як сучасних інноваційно-інтеграційних форм підприємництва, присвячено наукові праці таких зарубіжних дослідників, як М. Енрайт, м. Портер, О. Солвел, Г. Ліндгвіст, М. Кастельс, Ч. Кетелс, К. Блоіс, У. Пауел, П. Брантлі, С. Перроу, Л. Сміт-Дор. У вітчизняному науковому

середовищі дослідження проблем функціонування кластерів представлено в працях М. Войнарєнка, В. Гоблика, С. Гриценка, В. Ільчука, О. Карпенко, В. Лифар, С. Соколенко, Г. Озерської, О. Паливоди, І. Смирнова, С. Іванова.

Варто зазначити, що незважаючи на існування значної кількості теоретичних та практичних досліджень з проблем становлення та розвитку кластерів підприємств в економіці, все ж зберігається потреба в подальшому їх поглибленому вивченні. Зокрема, існує нагальна необхідність у дослідженні особливостей формування та функціонування транспортно-логістичних кластерів, насамперед, у галузі внутрішніх водних перевезень, а також виявлення та оцінювання потенційних напрямів їх співпраці, які оптимально задовольняють реалізацію господарських інтересів як можна більшої кількості учасників. Потребує подальшої наукової розробки й проблема оцінювання соціально-економічних результатів участі підприємства у кластерній структурі, а також умов та механізмів забезпечення ефективної функціональної взаємодії компаній у кластерній структурі. Таким чином, наукова та практична значимість зазначених проблем у забезпеченні конкурентоспроможного розвитку підприємств водного транспорту України зумовили вибір теми представленої дисертаційної роботи, її мету, завдання, об'єкт та предмет.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконувалась у безпосередньому зв'язку з науково-дослідною роботою Державного університету інфраструктури та технологій за темою: «Розробка методичного забезпечення формування та оцінки соціальної й економічної ефективності функціонування транспортно-логістичних кластерів» (2016–2017 роки, № держреєстрації 0116U002514), де автором розроблено методичні підходи до організації спільних проектів транспортно-логістичного кластера.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретичних, методичних та практичних аспектів розвитку річкового транспорту на основі формування та ефективного функціонування кластерних структур. Для досягнення мети було визначено такі завдання дисертаційного дослідження:

- *узагальнити* теоретичні підходи до визначення сутності кластерної моделі як інструменту забезпечення конкурентоспроможності підприємства;
- *визначити* особливості функціонування та види транспортно-логістичних кластерів у європейській економіці;
- *розкрити* умови та механізми забезпечення ефективності кластерної взаємодії підприємств-учасників;
- *проаналізувати* динаміку та тенденції економічного розвитку підприємств транспорту України;
- *дослідити* перспективні тенденції розвитку річкових перевезень в Україні;
- *ідентифікувати* потенційні кластерні мережі підприємств водного транспорту в економіці України;
- *розробити* напрями кластерної кооперації та функцій спеціалізованої

кластерної організації;

- *обґрунтувати* методичний підхід до вибору оптимального кластерного проекту;
- *оцінити та відібрати* оптимальний кластерний проект для оптимізації взаємодії підприємств у кластері водного транспорту м. Києва;
- *прогнозувати* зміни фінансово-економічних результатів господарської діяльності підприємства від кластерної співпраці.

Об'єктом дослідження є процеси формування та ефективного функціонування кластерних структур як основи конкурентоспроможного розвитку підприємств водного транспорту.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та практичні аспекти формування та ефективного функціонування кластерів підприємств водного транспорту для забезпечення його конкурентоспроможного розвитку в умовах євроінтеграційних процесів.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження є сукупність загальнонаукових та спеціальних методів пізнання. При формуванні понятійно-категоріального апарату, а також аналізі еволюції наукових підходів до становлення «кластерної» теорії у дисертації застосовувалися методи аналізу й синтезу, діалектичний та системно-структурний методи. Використання у дослідженні методів історико-логічного аналізу, індукції та дедукції, міжнародного порівняння дало змогу виділити та класифікувати діючі у вітчизняному економічному середовищі кластерні структури та дослідити основні причини, що гальмують їх розвиток, оцінити рівень господарської активності підприємства річкового транспорту України та ЄС. При обґрунтуванні підходів до вироблення основ державної політики підтримки розвитку кластерів було використано методи логічного узагальнення та екстраполяції трендів. Для розробки методів ідентифікації кластерних структур на регіональному рівні використовувалися методи розрахунку структурних показників. Моделювання вибору оптимальних кластерних проектів, що спрямовані на організацію ефективної співпраці компаній у транспортно-логістичному кластері водного транспорту було проведено на основі методу аналізу ієрархій (метод Сааті). Для прогнозування фінансово-економічних ефектів підприємства як результату його участі у діяльності транспортно-логістичного кластера було застосовано пакет для обробки статистичних даних та прогнозування SPSS.

Статистичну та емпіричну основу дослідження склали наукові дослідження вітчизняних та зарубіжних вчених, нормативно-правові акти, статистичні матеріали Державної служби статистики України, Європейської Комісії, Міністерства інфраструктури України, аналітичні звіти Європейської кластерної обсерваторії, інформаційно-аналітичні матеріали окремих компаній.

Наукова новизна одержаних результатів. Обґрунтовані у дисертаційній роботі теоретико-методичні основи та практичні рекомендації є подальшим поглибленням вирішення науково-практичної проблеми забезпечення конкурентоспроможного розвитку підприємств водного транспорту України на

основі створення та функціонування транспортно-логістичних кластерів. Серед найвагоміших наукових результатів дисертаційного дослідження, які представляють наукову новизну, належать такі:

уперше:

- розроблено методичний підхід до вибору оптимального кластерного проекту для спільної реалізації підприємствами в межах транспортно-логістичного кластера водного транспорту м. Києва, на основі побудови ієрархічної моделі багатокритеріального вибору, що забезпечує найбільш повну реалізацію цілей, завдань та господарських інтересів його учасників, а також сприяє підвищенню ефективності їх партнерської взаємодії та мотивації у реалізації кластерних проектів спрямованих на вирішення спільних виробничих, інноваційних, інфраструктурних, інформаційно-комунікаційних, освітніх, соціально-екологічних проблем господарської діяльності;

удосконалено:

- класифікацію спільних кластерних проектів, яка передбачає шість варіантів найпоширеніших напрямів кооперації у транспортно-логістичному кластері: інноваційний, виробничий, освітній, інфраструктурний, інформаційно-комунікаційний, екологічний. Дана класифікація дозволяє полегшити вибір практичного напрямку співробітництва підприємств у кластері на початкових етапах його створення та сформувати оптимальний склад учасників;

- систематизацію мотиваційних чинників, що спонукають підприємства до організації кластерної кооперації на основі виділення двох критеріїв переваг: зростання інноваційної активності транспортно-логістичних підприємств та зменшення витрат транспортно-логістичних підприємств, що спрощує пошук зон перетину інтересів учасників транспортно-логістичного кластера та підвищує економічну якість їх взаємодії;

дістали подальшого розвитку:

- науково-методичний підхід до ідентифікації кластерів водного транспорту за рахунок зміщення акцентів з кількісно-структурного аналізу концентрації підприємств та зайнятості на якісний аналіз вітчизняних господарських умов, що дає змогу підвищити достовірність ідентифікації потенційно активних кластерів в регіонах України;

- групування умов, що визначають та забезпечують ефективність кластерної взаємодії на транспорті та в логістиці за рахунок доповнення її умовами соціального середовища, які передбачають наявність певного рівня економічної довіри, соціальної активності, розвиток міжорганізаційних комунікацій та наявність досвіду кластерної співпраці у підприємницькому середовищі;

- визначення сутності та змісту транспортно-логістичного кластера, в якому акцентовано увагу на тому, що кластерна взаємодія підприємств в його межах спрямовується на оптимізацію всього транспортно-логістичного ланцюга від постачальників до кінцевих споживачів з метою отримання додаткових соціально-економічних ефектів, які формуються на чотирьох

рівнях: підприємства, напряму економічної діяльності, регіону та держави;

- розуміння сутності спільних кластерних проектів як сукупності процесних та технологічних заходів, які мають визначену структуру та розроблену послідовність, що дало змогу розділити управлінські завдання та забезпечити вищу керованість та узгодженість управлінських дій спрямованих на ефективну реалізацію проекту.

Практичне значення одержаних результатів полягає у розробці методичних та практичних рекомендацій, які можуть бути використані підприємствами, а також органами державної і місцевої влади, галузевими та професійними асоціаціями, у процесі прийняття управлінських рішень, які стосуються формування, функціонування та підтримки транспортно-логістичних кластерів в економіці і, насамперед у галузі внутрішнього водного транспорту. Деякі розроблені тези та принципи, що представлені у дисертаційній роботі, знайшли своє практичне застосування в діяльності:

Приватного акціонерного товариства «Київський річковий порт» для вибору оптимального спільного проекту при утворенні кластерної структури (довідка № 381 від 20.12.2018 р.);

Товариства з обмеженою відповідальністю «Енергосервіс» при прийнятті стратегічних рішень щодо планування та розвитку кластерної взаємодії (довідка № 18 від 15.01.2019 р.).

Окремі науково-методичні положення та рекомендації використані у навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій при викладанні дисциплін: «Менеджмент організацій», «Управління змінами», «Управління інноваційною діяльністю підприємства», «Кластерна політика в країнах ЄС» (акт впровадження № 01/11-05а від 08.01.2019 р.).

Особистий внесок здобувача. Усі наукові висновки, положення та практичні пропозиції, що винесені дисертантом на захист представляють оригінальний авторський доробок. Обсяг особистого наукового внеску автора наведено у переліку опублікованих праць.

Апробація результатів дослідження. Основні методичні та практичні положення і результати дисертаційного дослідження обговорювалися на 4 міжнародних науково-практичних конференціях, зокрема: «Стратегічні пріоритети соціально-економічного розвитку в умовах інституційних перетворень глобального середовища» (м. Одеса, 2018 р.); «Сучасний стан та перспективи розвитку економіки, менеджменту, обліку та права» (м. Полтава, 2018 р.); «Стан та перспективи розвитку фінансово-економічного потенціалу сучасних підприємств» (м. Дніпро, 2018 р.); «Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики» (м. Одеса, 2018 р.).

Публікації. Основні результати дисертаційної роботи опубліковано в 11 одноосібних наукових працях, зокрема: шість статей у фахових наукових виданнях та виданнях, внесених до наукометричних баз даних, загальним обсягом 2,06 друк. арк.; п'ять публікацій у виданнях апробаційного характеру обсягом 0,91 друк. арк. Загальний обсяг публікацій, що належать автору, становить 2,97 друк. арк.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 285 сторінок друкованого комп'ютерного тексту. Основний зміст дисертаційної роботи викладено на 209 сторінках. Робота містить 37 таблиць та 50 рисунків, список використаних джерел із 186 найменувань розміщено на 19 сторінках, 13 додатків – на 58 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** подано загальну характеристику дисертаційної роботи, обґрунтовано вибір теми та її актуальність, визначено мету, задачі, об'єкт, предмет та методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну та практичне значення отриманих результатів, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У першому розділі **«Теоретичні засади розвитку підприємств водного транспорту на основі кластерного підходу»** визначено сутність, зміст та ознаки кластерної моделі як інструменту забезпечення конкурентоспроможності підприємства; досліджено особливості функціонування та види транспортних кластерів у європейській економіці; розглянуто умови та механізми забезпечення ефективності кластерної взаємодії підприємств-учасників.

Встановлено, що в умовах глобальної конкуренції та безперервних технологічних, економічних та соціальних змін перед кожним суб'єктом господарювання постає головне завдання, яке полягає у забезпеченні господарської стійкості та конкурентоспроможності в ринковому середовищі. Саме тому актуальним є пошук комплексних управлінських підходів, застосування яких давало б можливість підвищення ефективності економічної діяльності одночасно на різних рівнях: підприємницькому, регіональному, міжгалузевому та національному.

З'ясовано, що зазначеним критеріям відповідає кластерна модель розвитку, яка є досить поширеною у сучасній світовій економіці. Зростання до неї інтересу у підприємницькому середовищі пояснюється цілим рядом чинників, які закладені в економічну сутність кластера, як організаційної форми, заснованої на добровільній, взаємовигідній співпраці юридично незалежних, але господарсько взаємопов'язаних суб'єктів.

Аналіз господарської практики показав, що існує безліч конфігурацій форм кластерів, проте, у дисертації виділено ряд типових ознак, які є характерними для всіх видів кластерів і визначають його природну сутність. Серед них, зокрема, такі: географічна концентрація підприємств; сукупність взаємодіючих підприємств у певному виді економічної діяльності; збереження господарської самостійності учасників кластера; висока інноваційна активність підприємств кластера; конкурентні взаємовідносини між учасниками всередині кластера; генерування синергетичних ефектів від взаємодії.

Результати дослідження показали, що у порівнянні з традиційними

формами кооперації для кластерної співпраці обов'язковим є дотримання таких умов, як: наявність спільних цілей діяльності; об'єднання значної кількості учасників; мережева організаційна структура; формальні контракти мають доповнюватися неформальними зв'язками на основі ділової довіри; організація координації певних напрямів спільної економічної діяльності; наявність господарської синергії від взаємодії.

У дисертаційній роботі проаналізовано особливості транспортних кластерів та з'ясовано, що вони об'єднують риси транспортних систем та промислових кластерів і підпорядковуються загальним принципам функціонування і розвитку складних організаційних систем. Як специфічна організаційна форма транспортний кластер створюється з метою підвищення ефективності управління технологічними ланцюгами з переміщення вантажопотоків від постачальників сировини, виробничих структур до споживачів, які взаємодіють у рамках єдиного потокового процесу, сприяючи розвитку і росту транспортного потенціалу певної території.

Обґрунтовано, що більш перспективним є формування не транспортних, а насамперед, транспортно-логістичних кластерів. Акцентовано увагу на тому, що в сучасній економічній системі транспорт розглядається як складова частина логістичної мережі, а тому основним критерієм ефективності його роботи є ступінь синхронізації з виробничим циклом. Під впливом таких логістичних систем, як «канбан» та «just in time» сучасні транспортні підприємства мають бути націлені на отримання єдиного економічного результату в логістичному ланцюзі, що є можливим лише через налагодження тісної співпраці з логістичними компаніями та формування мереж ефективної співпраці, що здатні генерувати синергетичний ефект.

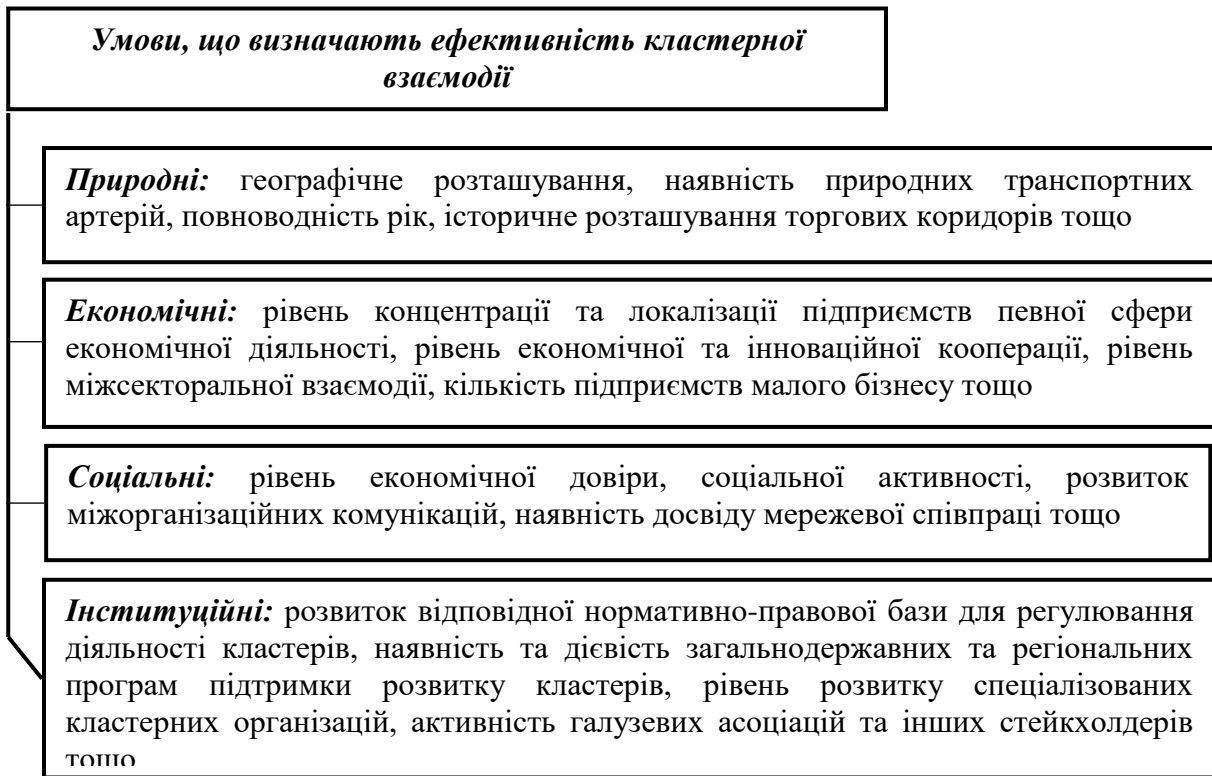
Запропоновано визначати *транспортно-логістичний кластер* (ТЛК) як сукупність географічно сконцентрованих, технологічно взаємопов'язаних та активно взаємодіючих компаній, які надають транспортно-логістичні послуги, що спрямовані на оптимізацію всього транспортно-логістичного ланцюга від постачальників до кінцевих споживачів з метою отримання додаткових соціально-економічних ефектів.

Доведено, що транспортно-логістичний кластер має змішаний (міжгалузевий) характер. Він формується на території регіону, країни або в зоні міжнародних транспортних коридорів, а тому може бути регіональним, міжрегіональним, національним, а також глобальним. Особливо істотним при формуванні транспортно-логістичного кластера є врахування транзитного потенціалу території його розташування та наявність розвинених інформаційних комунікацій.

Результати аналізу європейської практики функціонування транспортно-логістичних кластерів показали, що вони бувають: портовими, прикордонними, територіальними (регіональними). Систематизовано чинники, що визначають успішність європейських ТЛК: рівень економічного потенціалу регіону; ступінь розвитку регіональної інфраструктури; позиціонування по відношенню до національних та міжнародних транспортних коридорів; ступінь розвитку

освітньої та інноваційної інфраструктури; розвиненість інституційного середовища; наявність європейських програм підтримки кластерів на різних рівнях.

Встановлено, що формування кластерів підприємств забезпечує підтримку конкурентоспроможності їх учасників за рахунок отримання всіма кластерними учасниками додаткових ефектів на рівні підприємства, регіону, виду економічної діяльності, а також держави. Автором доведено, що реалізація зазначених кластерних ефектів не є автоматичним наслідком формування кластера, а потребує обов'язкового виконання ряду умов, які стосуються природного, економічного, соціального та інституційного середовища (рис. 1). Зазначено, що ефективна кластерна структура завжди є результатом зусиль сукупності зацікавлених та мотивованих учасників, основними серед яких є держава, підприємці та науковці.



Джерело: розроблено автором

Рис. 1. Класифікація та характеристика умов, що забезпечують успішність кластерної кооперації

У другому розділі «**Діагностика економічних та соціальних передумов формування кластерних мереж підприємств водного транспорту України**» проаналізовано динаміку та тенденції економічного розвитку підприємств транспорту України та Європейського Союзу; досліджено проблеми та перспективи розвитку річкових перевезень в Україні; проведено ідентифікацію потенційних кластерних мереж підприємств водного транспорту в економіці України.

Дослідження статистичних та аналітичних матеріалів щодо діяльності

підприємств транспорту країн ЄС показало, що однією з головних тенденцій у даній сфері економіки є: переорієнтація 50 % вантажних перевезень на середні та дальні відстані з автомобільного транспорту на залізницю або водний транспорт, загальна частка яких сьогодні у структурі перевезень країн ЄС складає 24,8%. Основними перевагами внутрішнього водного транспорту в ЄС вважається низька собівартість перевезень та вищий рівень їх екологічної безпеки. У структурі наземних вантажних перевезень частка внутрішнього водного транспорту в деяких європейських країнах коливалися від 0,1% до 43,1%. Встановлено, що вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами в країнах ЄС протягом останнього десятиліття мали тенденцію до зростання, зокрема у 2017 р. вони збільшилися на 17% у порівнянні з 2016 роком. При цьому варто відзначити, що дане зростання відбулося завдяки зростанню ефективності цього виду транспортування при фізичному скороченні кількості задіяних суден. Найбільші обсяги товарних перевезень річкою зафіксовано у Нідерландах (365,2 тис. т), Німеччині (221, 3 тис. т), Бельгії (192,9 тис. т), Франції (65,2 тис. т). Однак, незважаючи на наявний потенціал для розвитку річкового транспорту, в Україні ним перевозиться лише 0,2% вантажів.

Порівняльний аналіз вантажних перевезень річковим транспортом України та Європейського Союзу за структурою вантажів показав, що він не має відмінностей. Основними вантажами, які транспортуються річковими шляхами є: будівельні матеріали, руда, вугілля, зерно та контейнери. Досліджено, що одним з найбільш поширених видів вантажів, який активно перевозиться по річках є зернові різних видів. За даними Асоціації морських портів України, перевезення зернових вантажів по Дніпру у 2018 р. зросло у порівнянні з попереднім періодом на 15%, до 3,1 млн т. Встановлено, що серед причин зростання обсягів річкових перевезень зернових культур України у 2018 р. є: 1) великий урожай зернових та олійних культур; 2) збільшення проблем з перевезеннями залізницею, які зумовлені недостатньою кількістю локомотивної тяги; 3) перевезення річкою стало більш дешевим способом порівняно з автомобільним транспортом у зв'язку з обмеженням тоннажу вантажів; 4) розвиток річкової перевалочної інфраструктури, зокрема, кількості елеваторів; 5) входження на ринок нових гравців та зростання тоннажу флоту.

Дослідження стану річкового транспорту України також показало наявність інших позитивних тенденцій у динаміці його розвитку за останні шість років. Так, зокрема, відбулося збільшення обсягів капітальних інвестицій у вантажний транспорт у 7,3 рази в 2016 році порівняно з 2010 р., що склало 0,1% до загального обсягу по економіці України.

Бар'єрами, що перешкоджають подальшому розширенню перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами України є: собівартість, яка в Україні вище на 30%, ніж в ЄС і на 40% вище, ніж в США; технічні бар'єри, зокрема, стан гідротехнічних споруд; необхідність проведення днопоглиблювальних робіт; рівень розвитку портової інфраструктури тощо; відсутність належної державної політики в галузі річкових перевезень, а також відсутність базового законодавства про судноплавство по внутрішніх водних шляхах України та

стратегії розвитку річкових портів.

Результати дисертаційного дослідження показали, що для забезпечення розвитку міжнародних транспортних коридорів, модернізації інфраструктури, будівництва транспортно-логістичних центрів у річкових портах, найефективніше застосовувати мережеві підходи до управління підприємствами транспорту. Для цього у представленій роботі було проведено оцінювання економічних передумов щодо можливості формування в Україні таких мережевих організаційних структур, як кластери підприємств водного транспорту.

На основі використання кількісно-структурних та якісних методів ідентифікації транспортно-логістичних кластерів у дисертації було здійснено аналіз внутрішнього водного транспорту за регіонами України. Дані розрахунків показали, що Одеська область та м. Київ мають найвищі структурні показники щодо концентрації активно діючих підприємств водного транспорту; кількості зайнятих працівників та обсягів капітальних інвестицій.

З огляду на те, що в Одеській області вже ініційовано проект створення транспортно-логістичного кластера на основі Одеського морського порту, у дисертації було здійснено SWOT-аналіз щодо можливостей та умов формування кластера в м. Київ. Ґрунтуючись на проведеному аналізі у дисертації запропоновано створення транспортно-логістичного кластера підприємств водного транспорту у м. Києві із залученням в якості ключової компанії ПАТ «Київський річковий порт».

Встановлено, що серед сильних сторін запропонованого кластера можна виділити такі: наявність сукупності активnodіючих взаємопов'язаних підприємств; зручне географічне розташування; достатній рівень технічного оснащення потенційних учасників кластеру; взаємозв'язки з компаніями інших видів транспорту; наявність закладу вищої освіти, що готує кваліфікованих спеціалістів та здійснює науково-технічні розробки для кластера; доступність кваліфікованої робочої сили; проведена приватизація підприємств річкового транспорту.

Доведено, що створення транспортно-логістичного кластера підприємств водного транспорту у м. Києві сприятиме розвитку транспортної інфраструктури на базі основних транспортних магістралей, що забезпечить: розширення пропускної спроможності транспортної мережі за рахунок кооперації всіх видів транспорту; створення додаткових інженерно-технічних робочих місць; залучення фінансових коштів іноземних та вітчизняних інвесторів у розвиток внутрішнього водного транспорту регіону та інших інфраструктурних проектів.

У третьому розділі **«Розробка методичного інструментарію для забезпечення ефективної організації та управління взаємодією підприємств водного транспорту в кластерній мережі»** розроблено напрями кластерної кооперації та сформовано функції спеціалізованої кластерної організації; обґрунтовано методичний підхід до вибору оптимального кластерного проекту; оцінено та відібрано кластерні проекти для оптимізації взаємодії підприємств у

транспортно-логістичному кластері водного транспорту м. Києва; прогнозовано можливі фінансово-економічні ефекти для ПАТ «Київський річковий порт» за умови участі його у формуванні та функціонуванні запропонованого транспортно-логістичного кластера водного транспорту в м. Києві.

Встановлено, що ефективність функціонування створеного кластера у будь-якій сфері економічної діяльності прямо залежить від компетенцій кластерної організації, яка створюється для управління кластерним розвитком, координації діяльності учасників кластера в межах спільних проектів та програм. Найчастіше кластерна організація являє собою комерційну або некомерційну організацію, яка здійснює методичний, організаційний, експертно-аналітичний та інформаційний супровід розвитку кластера.

Важливим аспектом у розвитку та функціонуванні будь-якого кластера є врахування особливостей спільних проектів учасників, які є головними інструментами досягнення синергетичних ефектів у кластері. Кожен кластерний проект складається з послідовності певних етапів, точність та ефективність проходження яких визначають його результативність.

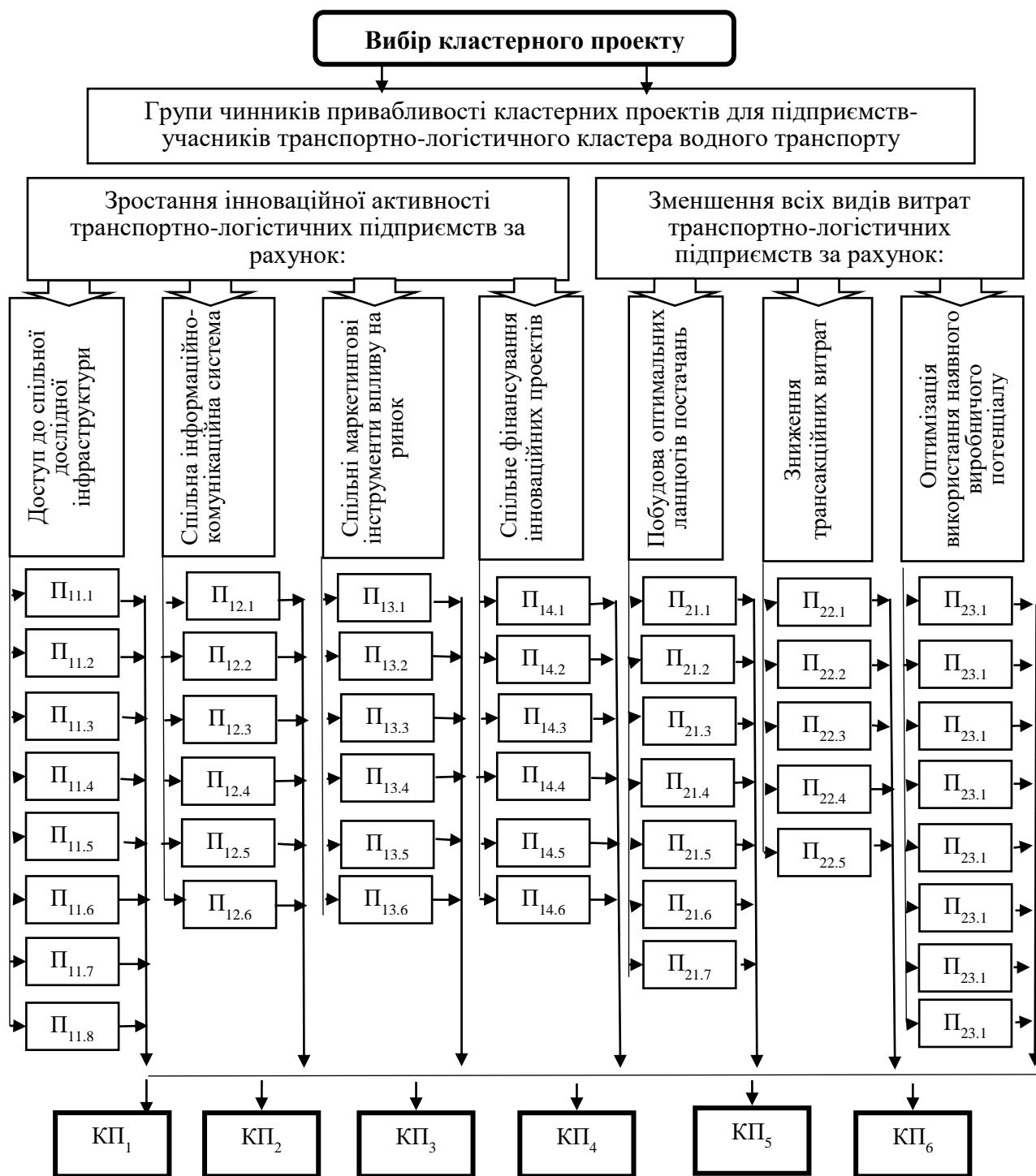
Спільний проект – це комплекс процесних та технологічних заходів, спрямованих на створення та розвиток виробничої кооперації між учасниками кластера, з метою задоволення спільних господарських інтересів та отримання додаткових синергетичних ефектів від мережевої взаємодії.

На основі узагальнення практичного матеріалу, що стосується діяльності кластерних організацій, які функціонують у транспортно-логістичних кластерах Європи, у дисертації виділено шість загальних різновидів спільних проектів у кластерах: 1) Інноваційний проект; 2) Освітній проект; 3) Проект «Комплексна послуга» (виробничий проект); 4) Інфраструктурний проект; 5) Інформаційно-комунікаційний проект; 6) Проект «Зелений транспорт/логістика» (екологічний проект).

З метою підвищення наукового рівня кластерного управління, у представленій роботі була розроблена математична модель прийняття управлінського рішення, щодо вибору оптимального спільного проекту для реалізації в кластері. Методологічною основою для розробленої моделі став метод МАІ (метод аналізу ієрархій), який дає можливість використовувати відповідну інформацію з різних джерел, зокрема й ту, що отримана з досвіду та припущень, а також врахувати якісні параметри, що забезпечує прийняття більш оптимального рішення.

Для комплексної оцінки всіх альтернатив за множиною критеріїв у дисертаційній роботі було виконано такі етапи робіт: ієрархічне подання проблеми, встановлення пріоритетів критеріїв, порівняння альтернатив за висунутими критеріями, оцінка узгодженості винесених суджень та синтез пріоритетів.

Аналіз світової практики реалізації спільних кластерних проектів дозволив згрупувати головні мотивуючі чинники до їх створення за двома критеріями вищого рівня ієрархії: 1) зниження всіх видів витрат; 2) зростання інноваційної активності підприємств та виділити групи їх пріоритетів та (рис.2).



Джерело: розроблено автором

Рис. 2. Ієрархічна модель вибору оптимального кластерного проекту

Згідно формалізованих відповідно до методики МАІ підходів, розраховано ранги та відібрано 24 найсуттєвіші пріоритети кластерних проектів для підприємств. Кожен із запропонованих шести типів кластерних проектів був оцінений експертами з погляду його відповідності обраним найсуттєвішим перевагам та на основі експертних оцінок розраховано пріоритети кластерних проектів для кожного підприємства з досліджуваної групи (табл.1).

За результатами розрахунку встановлено, що найбільш оптимальними є

Пріоритети кластерних проектів для кожного підприємства

Вид кластерного проекту	Підприємства				
	АСК «Укррічфлот»	ТОВ «ТЕК «МГ-ТРАНС»	ТОВ «Миков логістик»	ТОВ «Українська стивідорна компанія»	ПАТ «Київський річковий порт»
(КП ₁)	0,2046	0,1992	0,2044	0,2063	0,1964
(КП ₂)	0,1456	0,1408	0,1410	0,1426	0,1393
(КП ₃)	0,1964	0,1988	0,1977	0,2011	0,2019
(КП ₄)	0,1593	0,1639	0,1576	0,1600	0,1602
(КП ₅)	0,1976	0,2017	0,2046	0,1944	0,2090
(КП ₆)	0,0966	0,9560	0,0946	0,0955	0,0931

Джерело: розраховано автором

два види кластерних проектів – «Інноваційний проект» та «Інформаційно-комунікаційний». Третім за пріоритетом є проект «Комплексна послуга». Для ефективного функціонування та розвитку кластера підприємств водного транспорту у м. Києві на початковому етапі рекомендовано запровадження «Інформаційно-комунікаційного» проекту, оскільки це сприятиме формуванню механізму обміну інформацією, без якого кластерна співпраця є неможливою. Акцентовано увагу на тому, що даний проект може бути тісно пов'язаним з «Інноваційним проектом», адже налагодження комунікацій потребує впровадження відповідного програмного забезпечення, яке часто розробляється саме в межах інноваційного типу кластерних проектів.

У дисертаційному дослідженні акцентовано увагу на тому, що оцінювання кластерних ефектів є важливим аспектом діяльності спеціалізованих кластерних організацій, особливо на початковому етапі, коли постає необхідність фінансово-економічного обґрунтування доцільності створення кластера. Для прогнозування можливих результатів діяльності запропонованого транспортно-логістичного кластера водного транспорту у м. Києві було відібрано сім показників, які найбільш повно відображають фінансово-економічні аспекти кластерної взаємодії підприємств, а тому є прийнятними для прогнозного оцінювання, зокрема: чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) (x_1); обсяг капітальних інвестицій спрямованих на модернізацію та придбання обладнання (x_2); собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) (x_3); продуктивність (оборотність) активів (x_4); оборотність дебіторської заборгованості (x_5); чисельність персоналу (x_6); доходівіддача (x_7).

На основі застосування методів експертного опитування з подальшим присвоєнням експертним оцінкам відповідних рангів, обчислення коефіцієнтів рангової кореляції та оцінюванні їх значущості на основі критерію Стюдента було отримано нормалізовану матрицю, на основі якої визначено інтегральний показник оцінювання фінансово-економічної ефективності підприємств за умови функціонування у транспортно-логістичному кластері водного

транспорту у м. Києві:

$$I = 0,0418x_1 + 0,0419x_2 + 0,995x_3 + 0,0233x_4 + 0,0283x_5 + 0,0124x_6 + 0,0147x_7 \quad (1)$$

Для моделювання показників фінансово-економічної ефективності підприємств в межах запропонованого кластера було задано рекурентні співвідношення для визначення їх динаміки:

$$f^t(x_j) = g(d_j^1)x_j + g(d_j^2)g(d_j^1)x_j + g(d_j^3)g(d_j^2)g(d_j^1)x_j, \quad (2)$$

де $g(d_j^t)$ – функція від прогнозного значення коефіцієнта зростання показника x_j за рік t , яка є лінійною функцією у випадку, коли фактор є показником з додатним інгредієнтом, і оберненою для фактору з від’ємним інгредієнтом.

В результаті моделювання отримано прогнозні оцінки фінансово-економічних показників діяльності підприємства ПАТ «Київський річковий порт», як ключової компанії- учасника транспортно-логістичного кластера водного транспорту м. Києва: зростання доходів від реалізації послуг на 10914 тис. грн, зниження собівартості реалізованої продукції, послуг на 533,6 тис. грн, приріст продуктивності (оборотності) активів – 0,3084, приріст капітальних інвестицій на модернізацію та придбання обладнання – 5533,5 тис. грн, приріст доходності – 0,345, приріст оборотності дебіторської заборгованості – 0,851, приріст чисельності персоналу – 119 осіб.

Проведені розрахунки довели доцільність та ефективність входження ПАТ «Київський річковий порт» до транспортно-логістичного кластера водного транспорту м. Києва.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичні узагальнення та запропоновано новий підхід до розв’язання наукової проблеми конкурентоспроможного розвитку підприємств внутрішнього водного транспорту України на основі формування та ефективного функціонування транспортно-логістичного кластера водного транспорту. Основні науково-практичні висновки полягають у такому:

1. В умовах глобальної конкуренції, технологічних й економіко-соціальних змін кластерна організаційна форма міжфірмової взаємодії є однією з найефективніших у забезпеченні господарської стійкості та конкурентоспроможності підприємств. Досліджено, що головними її відмінностями від традиційних форм кооперації є: обов’язкова наявність спільних цілей; наявність значної кількості учасників; мережева організаційна структура; формальні контракти доповнені неформальними зв’язками на основі ділової довіри; координація певних напрямів економічної діяльності; наявність господарської синергії від взаємодії.

2. З’ясовано, що конкурентоспроможний розвиток підприємств транспорту може бути забезпечено шляхом формування та підтримки функціонування транспортно-логістичних кластерів. Запропоновано визначення транспортно-логістичного кластера як сукупності географічно

сконцентрованих, технологічно взаємопов'язаних та активно взаємодіючих компаній, які надають транспортно-логістичні послуги, що спрямовані на оптимізацію всього транспортно-логістичного ланцюга від постачальників до кінцевих споживачів з метою отримання додаткових соціально-економічних ефектів.

3. Досліджено, що ефективне функціонування транспортно-логістичних кластерів зумовлює виникнення додаткових кластерних ефектів на чотирьох рівнях: підприємства, галузі (виду економічної діяльності), регіону та держави. Встановлено, що реалізація зазначених кластерних ефектів не є автоматичним наслідком формування кластера, а потребує обов'язкового виконання ряду умов, які стосуються природного, економічного, соціального та інституційного середовища.

4. Здійснений аналіз економічного стану внутрішнього водного транспорту країн ЄС та України показав, що за рядом економічних закономірностей, які стосуються структури вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, особливостей конкурентних взаємовідносин між суміжними видами транспорту, наявним потенціалом для розвитку річкового транспорту, Україна має подібні до європейських тенденції, що є важливим практичним підґрунтям для розвитку ефективного співробітництва та імплементації успішних практик в господарську діяльність.

5. Встановлено, що для відродження та подальшого розвитку судноплавного потенціалу українських річок необхідним є усунення ряду природних, технічних, економічних та політичних бар'єрів. Найважливішими серед них є: висока собівартість перевезень, стан гідротехнічних споруд; необхідність проведення коштовних днопоглиблювальних робіт; незадовільний рівень розвитку портової інфраструктури, причалів, транспортної логістики; недостатній рівень безпеки судноплавства; відсутність належної державної політики в галузі річкових перевезень; відсутність базового законодавства про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України та розвиток річкових портів.

6. Обґрунтовано, на основі використання структурно-кількісних та якісних методів кластерної ідентифікації, доцільність формування транспортно-логістичного кластера водного транспорту м. Києва та залучення в якості ключової компанії до його складу ПАТ «Київський річковий порт». Доведено, що створення зазначеного транспортно-логістичного кластера сприятиме розвитку транспортної інфраструктури та збільшенню пропускної спроможності транспортної мережі за рахунок розподілення загального транспортного навантаження шляхом кооперації всіх видів транспорту та сприятиме створенню додаткових робочих місць, здебільшого у сфері інженерно-технічного обслуговування.

7. Встановлено, що ефективне функціонування транспортно-логістичного кластера неможливе без формування спеціалізованої кластерної структури, яка являє собою комерційну або некомерційною організацію, що здійснює методичний, організаційний, експертно-аналітичний та інформаційний

супровід розвитку кластера. Кластерна організація має розробляти та реалізовувати стратегічну програму розвитку, важливою складовою якої є спільні кластерні проекти.

8. Визначено, що спільний кластерний проект – це комплекс процесних та технологічних заходів спрямованих на створення та розвиток виробничої кооперації між учасниками кластера з метою задоволення спільних господарських інтересів підприємств-учасників та отримання додаткових синергетичних ефектів від мережевої взаємодії. На основі систематизації європейського досвіду діяльності транспортно-логістичних кластерів, виділено шість типів спільних кластерних проектів: інноваційний, освітній, виробничий «комплексна послуга», інфраструктурний, інформаційно-комунікаційний, екологічний.

9. Розроблено модель вибору спільного проекту для реалізації потенційними учасниками транспортно-логістичного кластера водного транспорту м. Києва на основі методу аналізу ієрархій (МАІ). Згідно формалізованих відповідно до методики МАІ підходів, розраховано ранги та відібрано найсуттєвіші переваги підприємств від участі в кластерних проектах, на основі яких розраховано пріоритети запропонованих типів кластерних проектів для кожного досліджуваного підприємства. Вибір кластерного проекту за розробленою моделлю забезпечує найбільш повну реалізацію цілей, завдань, очікувань та господарських інтересів учасників кластера та сприяє підвищенню їх мотивації у реалізації кластерних проектів спрямованих на вирішення спільних проблем.

10. Встановлено, що для досліджуваної групи підприємств, найбільш оптимальними можна вважати два типи кластерних проектів – це «Інноваційний проект» та «Інформаційно-комунікаційний». Третім за пріоритетом є проект «Комплексна послуга». Рекомендовано на початковому етапі формування транспортно-логістичного кластера водного транспорту м. Києва запровадження «Інформаційно-комунікаційного» проекту, що сприятиме становленню стабільного механізму обміну інформацією, а також ефективних та неперервних комунікацій, без яких кластерна співпраця виявляється неможливою.

11. Модельовано прогнозу оцінку господарських результатів діяльності підприємства ПАТ «Київський річковий порт» - потенційного учасника транспортно-логістичного кластера водного транспорту м. Києва на основі семи показників, які найбільш повно відображають фінансово-економічні аспекти кластерної кооперації підприємств. На основі економіко-математичної моделі розраховано прогнозне зростання доходів від реалізації послуг на 10914 тис. грн, зниження собівартості реалізованої продукції, послуг на 533,6 тис. грн, приріст продуктивності (оборотності) активів – 0,3084, приріст капітальних інвестицій на модернізацію та придбання обладнання – 5533,5 тис. грн, приріст доходівіддачі – 0,345, приріст оборотності дебіторської заборгованості – 0,851, приріст чисельності персоналу – 119 осіб. Розрахунки довели доцільність формування транспортно-логістичного кластера водного

транспорту м. Києва та економічну ефективність залучення до його складу ПАТ «Київський річковий порт» у якості ключової компанії.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

Статті у наукових фахових виданнях та виданнях, внесених до наукометричних баз даних:

1. Партола А.І. Дослідження тенденцій економічного розвитку підприємств внутрішнього водного транспорту України та країн ЄС. *Вісник ОНУ імені І.І Мечникова*. 2018. Т.23. Вип. 3(68). С. 122-129. (0,35 друк.арк.)

2. Партола А.І. Розвиток підприємств водного транспорту України на основі кластерної моделі. *Економіка та держава*. 2018. №8. С. 85-89. (0,27 друк. арк.)

3. Партола А.І. Розвиток спеціалізованих кластерних організацій як засіб забезпечення ефективної кластерної кооперації підприємств. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2018. Вип. 2(52). С. 130-137. (0,36 друк.арк.)

4. Partola A. Research on functioning conditions of enterprises of inland water transport of Ukraine: problems and prospects. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2018. №2(14). С.41-49. (0,45 друк. арк.)

5. Партола А.І. Державна політика в галузі річкового водного транспорту України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2017. Вип. 16, частина 2. С. 61-64. (0,23 друк. арк.)

6. Партола А.І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Вип. 9. С. 126-129. (0,23 друк. арк.)

7. Партола А.І. Логістичні кластери як інструмент розвитку транспортно-логістичної системи. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Вип. 8. Ч. 2. с. 43-45. (0,17 друк. арк.)

Опубліковані праці апробаційного характеру:

1. Партола А.І. Напрями розвитку кластерної співпраці підприємств транспорту. *Стратегічні пріоритети соціально-економічного розвитку в умовах інституційних перетворень глобального середовища*: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції, 28-29 вересня 2018 р. Одеса: ОНУ імені І.І Мечникова, 2018. С. 53-57. (0,23 друк. арк.)

2. Партола А.І. Розробка набору функцій кластерних організацій для забезпечення ефективності діяльності. *Сучасний стан та перспективи розвитку економіки, менеджменту, обліку та права*: збірник тез доповідей Міжнародної науково-практичної конференції, м. Полтава, 14 серпня 2018 р. Центр фінансово-економічних досліджень, 2018. с. 40-42. (0,18 друк. арк.)

3. Партола А.І. Проблеми розвитку внутрішніх водних перевезень в Україні та перспективи їх розв'язання. *Стан та перспективи розвитку фінансово-економічного потенціалу сучасних підприємств*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, 23 серпня 2018 р. Дніпро: НО «Перспектива», 2018. С. 50-54. (0,2 друк. арк.)

4. Партола А.І. Перспективи розвитку підприємств річкового транспорту. *Економіка підприємства: сучасні проблеми теорії та практики*: Матеріали сьомої міжнародної науково-практичної конференції, 14-15 вересня 2018 р. Одеса: Атлант, 2018. С. 119-120. (0,18 друк. арк.)

5. Партола А.І. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні. Збірник тез 20-ої Науково-методичної конференції викладачів, аспірантів та студентів, 29-31 березня 2016 року. К: КДАВТ, 2016. Частина I. С. 78-79. (0,2 друк. арк.)

АНОТАЦІЯ

Партола А. І. Організаційно-управлінські основи формування кластерної моделі розвитку підприємств водного транспорту – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Державний університет інфраструктури та технологій, МОН України. – Київ, 2019.

Дисертаційна робота присвячена розробці теоретичних, методологічних та практичних аспектів розвитку підприємств водного транспорту на основі формування кластерної моделі, як організаційної форми, яка в умовах глобалізації формує комплексний підхід до забезпечення конкурентоспроможності підприємств. Проаналізовано динаміку та тенденції економічного розвитку підприємств транспорту України та Європейського Союзу. Досліджено проблеми та перспективи розвитку річкових перевезень в Україні. Проведено ідентифікацію потенційних кластерних мереж підприємств водного транспорту в економіці України.

У дисертації запропоновано класифікацію спільних кластерних проектів, яка передбачає шість варіантів найпоширеніших напрямів кооперації у транспортно-логістичному кластері: інноваційний, виробничий, освітній, інфраструктурний, інформаційно-комунікаційний, екологічний. Побудовано ієрархічну модель багатокритеріального вибору оптимального кластерного проекту для спільної реалізації підприємствами в межах транспортно-логістичного кластера водного транспорту м. Києва, що забезпечує найбільш повну реалізацію цілей, завдань та господарських інтересів його учасників.

Ключові слова: транспортно-логістичний кластер, кластерна організація, кластерна кооперація, спільний проект, водний транспорт.

АННОТАЦИЯ

Партола А. И. Организационно-управленческие основы формирования кластерной модели развития предприятий водного транспорта - Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04. - экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). - Государственный университет инфраструктуры и технологий МОН Украины. - Киев, 2019.

Диссертация посвящена разработке теоретических, методологических и практических аспектов развития предприятий водного транспорта на основе формирования кластерной модели, как организационной формы, которая в условиях глобализации формирует комплексный подход к обеспечению конкурентоспособности предприятий.

Определена сущность, содержание и признаки кластерной модели как инструмента обеспечения конкурентоспособности предприятия. Исследованы особенности функционирования и виды транспортных кластеров в европейской экономике. Рассмотрены условия и механизмы обеспечения эффективности кластерного взаимодействия предприятий-участников.

Проанализирована динамика и тенденции экономического развития предприятий транспорта Украины и Европейского Союза. Исследованы проблемы и перспективы развития речных перевозок в Украине. Проведена идентификация потенциальных кластерных сетей предприятий водного транспорта в экономике Украины. Выделены потенциальные для развития кластеров внутреннего водного транспорта регионы.

Усовершенствована классификация условий, определяющих и обеспечивающих эффективность кластерного взаимодействия транспорта и логистики за счет дополнения ее условиями социальной среды, которые предусматривают наличие определенного уровня экономического доверия, социальной активности, развития межорганизационных коммуникаций и наличие опыта кластерного сотрудничества в предпринимательской среде.

Предложена систематизация мотивационных факторов, побуждающих предприятия к организации кластерной кооперации на основе выделения двух критериев: рост инновационной активности транспортно-логистических предприятий и уменьшение расходов транспортно-логистических предприятий, которая упрощает поиск зон пересечения интересов участников транспортно-логистического кластера и повышает экономическое качество их взаимодействия.

В диссертации разработана классификация совместных кластерных проектов, которая предусматривает шесть вариантов наиболее распространенных направлений кооперации в транспортно-логистическом кластере: инновационный, производственный, образовательный, инфраструктурный, информационно-коммуникационный, экологический. Построена иерархическая модель многокритериального выбора оптимального кластерного проекта для совместной реализации предприятиями в рамках

транспортно-логистического кластера водного транспорта г. Киева, которая обеспечивает наиболее полную реализацию целей, задач и хозяйственных интересов кластерных участников.

Моделирована прогнозная оценка хозяйственных результатов деятельности предприятия ОАО «Киевский речной порт» при условии его участия в транспортно-логистическом кластере водного транспорта г. Киева на основе предложенных показателей, которые наиболее полно отражают финансово-экономические аспекты кластерной кооперации предприятий.

Ключевые слова: транспортно-логистический кластер, кластерная организация, кластерная кооперация, совместный проект, водный транспорт.

ABSTRACT

Partola A.I. Organizational and managerial bases of formation of cluster model of development of water transport enterprises - Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Thesis for a PhD in Economics, specialty 08.00.04. - Economics and management of enterprises (by types of economic activity. -State University of Infrastructure and Technologies, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2019.

The dissertation is devoted to the development of theoretical, methodological and practical aspects of the development of water transport enterprises on the basis of forming a cluster model as an organizational form which in the conditions of globalization makes a comprehensive approach to ensuring the competitiveness of enterprises. The dynamics and trends of economic development of transport enterprises of Ukraine and the European Union are analyzed. The problems and perspectives of river transport development in Ukraine are explored. The identification of potential cluster networks of water transport enterprises in the economy of Ukraine was conducted.

The dissertation proposes a classification of joint cluster projects, which provides six variants of the most common areas of cooperation in the transport-logistic cluster: innovative, industrial, educational, infrastructure, information and communication, and ecological. It was constructed a hierarchical model of multicriteria selection of an optimal cluster project for joint implementation by enterprises within the transport- logistics cluster of water transport of Kyiv which provides the most complete realization of the goals, tasks and economic interests of its participants.

Key words: transport-logistic cluster, cluster organization, cluster cooperation, joint project, water transport.