

# **МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ**

УДК 352.81(477)

Олена БОБРОВСЬКА  
*Національна академія державного управління  
при Президентіві України  
Дніпропетровський регіональний інститут державного управління*

## **СТВОРЕННЯ КЛАСТЕРНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК ЧИННИК ВПЛИВУ НА ЗНИЖЕННЯ БЕЗРОБІТТЯ В РЕГІОНАХ**

Висвітлюється проблема зниження безробіття і соціальної небезпеки регіонів. Визначаються чинники впливу і організаційно-управлінських можливостей підвищення використання трудового потенціалу за рахунок вдосконалення регіональної транспортної мережі пасажирських автобусних перевезень шляхом створення горизонтальних мережних кластерів з використанням принципів логістики. Окреслюються відповідальні за збереження трудового потенціалу регіону, що дозволить створити якісно нову основу для реформування місцевого самоврядування і децентралізації влади з метою підвищення самодостатності регіонів.

Ключові слова: трудовий потенціал, трудові ресурси, автобусні перевезення жителів регіону, кластерно-логістична система автобусних перевезень, соціальна безпека, горизонтальні мережні кластери.

### ***Olena Bobrovska. The creation of cluster-logistics system of passenger road transport as factors of influence on decreasing of unemployment in the regions***

The problems of reducing of unemployment and social dangers of regions are highlighted. The factors of influence and organizational, management capacities of increasing of labor potential using by improving of regional transport network by creating the horizontal clusters using the principles of logistics are described. The responsible organs for maintaining the employment potential of the region, which will create qualitatively new basis for local government reform and decentralization of power to improve the sustainability of the regions are designated.

Key words: labor potential, labor resources, bus transportations of inhabitants of the region, cluster-logistics system of bus transportation, social security, networking, horizontal clusters.

Реформи в місцевому самоврядуванні і децентралізація влади в Україні неминуче вимагають перегляду існуючих основ господарювання і керування процесами економічного і соціального розвитку регіонів. Розвинуті країни світу

---

© Бобровська О. Ю., 2016

---

*Public Administration and Local Government, 2016, issue 2(29)*

тісно пов'язують стратегії свого розвитку із соціальною безпекою і якомога повним працевлаштуванням працездатного населення. Вирішення проблеми працевлаштування надає людям можливість самостійного вирішення більшої частки власних потреб. Водночас безробіття і відсутність гідної роботи призводить до погіршення соціально-психологічного клімату, викликає соціальне обурення й соціальну незлагоду, знижує параметри соціально-економічного розвитку: негативно впливає на соціальне самопочуття людей, знижує рівень середньої заробітної плати, розмір капіталовкладень, житлових умов та ін. Виникають проблеми втрати професійно-кваліфікаційного складу працюючих, проблеми духовного і культурного характеру. Тенденцію до збільшення за обсягами і незворотністю набувають трудові і міграційні потоки.

Зазначене зумовлює необхідність підвищення уваги органів місцевого самоврядування (ОМС) до управління трудовими ресурсами і трудовим потенціалом регіонів, створення належних умов для їх збереження, раціонального використання і нарощування, вирішення питань підвищення соціальної безпеки і працевлаштування населення.

Проблеми управління трудовими ресурсами досліджували класики економічної теорії Дж. М. Кейнс, К. Маркс, А. Маршалл, Д. Рікардо, А. Сміт, Ж. Б. Сей [2; 3]. Суттєвий внесок у вирішення проблеми удосконалення технологій і методів управління трудовими ресурсами на сучасному етапі зробили О. В. Бусигін, М. І. Гвоздева, М. І. Горелов, А. Ф. Фоміна, Н. Е. Муролець та багато інших [2; 3]. Але аспект управління трудовими ресурсами регіонів за рахунок керованості якістю їх переміщення до робочих місць у територіальному просторі регіонів з використанням вчення про процеси переміщення трудових ресурсів до місць розташування господарюючих суб'єктів і застосуванням нових прогресивних форм організації руху потоків – транспортних кластерів майже не досліджувався.

Мета статті – обґрунтувати доцільність і ефективність застосування логістичного підходу в побудові логістичної системи транспортних автомобільних переміщень трудових ресурсів і жителів регіону шляхом створення регіонального кластеру автобусних пасажирських перевезень як засобу зниження безробіття, міграції, підвищення трудової мотивації і соціальної безпеки жителів.

Вирішення проблеми зниження безробіття і підвищення працевлаштування як чинника соціальної безпеки середовища проживання людей потребує постійної уваги до змін у системах просторової організації суспільної діяльності.

Відповідно до альтернативних соціально-психологічних мотивів людей, які не мають можливості до самореалізації власного трудового потенціалу, американський економіст Чарльз Тібо побудував теорію їх забезпечення державними суспільними благами – соціальною безпекою, правопорядком, захистом довкілля, транспортною й інформаційною інфраструктурою та іншими, що створює можливості успішного працевлаштування. Реалізація моделі Тібо можлива в разі існування ряду передумов, серед яких: забезпечення абсолютної мобільності людей, незалежності їх пересування від стану довкілля та відсутності інших екстерналій, наявності вичерпної інформації про умови оподаткування підприємницької діяльності, можливості вибору роботи та місця проживання і забезпечення суспільними благами на новому робочому місці [1, с. 657].

Цінність територіальної моделі Тібо в тому, що вона дозволяє концептуалізувати підхід до внутрішньотериторіальної мобільності й адекватного розосередження трудових потоків в умовах зростання безробіття, яке в Україні стало постійним негативним чинником, що впливає на економічне самопочуття і соціальну безпеку населення. Послідовники Тібо на основі теорії забезпечення людей суспільними благами побудували теорію територіальної і міжтериторіальної мобільності

населення. Це явище можна простежити відповідно до переміщення населення. У регіонах трудове населення переміщується за напрямками розташування господарських суб'єктів та різних видів діяльності, створюючи трудові потоки, ідентичні руху матеріально-фінансових та інших видів ресурсів. Ці потоки утворює економічно активне населення, вони характеризуються відносною стабільністю напрямів, обсягом, часом та інтервалом переміщень, прямим і зворотним напрямом руху, що створює умови для їх керованості. Трудові потоки складаються з носіїв людського капіталу, трудового потенціалу регіону – знань, здібностей, навичок, здоров'я, що створені в результаті інвестицій у людський капітал.

Крім трудових потоків, населення створює потоки за соціальними потребами (навчання дітей, молоді, інші види власних потреб). Міграційні потоки створюються працездатним населенням, яке перебуває в пошуку роботи. Забезпечення належного переміщення населення – це не тільки турбота про нього, воно формує умови ефективного використання і розвитку людського ресурсу в процесах суспільної діяльності на території проживання.

На сьогодні в Україні можливості ОМС стосовно забезпечення зайнятості і збереження трудового потенціалу населення безпосередньо на території його проживання продовжують зменшуватись. Спроби державної і місцевої влади регулювати стан зайнятості і підтримувати безробітних у пошуках роботи шляхом перепідготовки вивільнених працівників і надання їм матеріальної допомоги досі не вирішили проблему стабільного зниження безробіття. Відбуваються процеси втрати базових компетентнісних навичок і досвіду роботи, з'являється соціальна недовіра, напруження стосовно працевлаштування не зменшується, зникає віра в краще майбутнє.

Розширення прав і фінансових можливостей ОМС у самостійному вирішенні питань розвитку територіальних громад підвищує їх відповідальність за вирішення проблеми найбільш повної і продуктивної зайнятості населення, задоволення його соціальних потреб і створює нові можливості для цього. Вирішення проблеми зайнятості населення на території регіонів і збереження трудового потенціалу вимагає поглибленого уявлення про тенденції формування, організації і плину трудових і демографічних процесів життєдіяльності. На ці процеси впливає широка гама економічних, соціальних, правових, політичних, інформаційних та інших інтересів і відносин [1; 4 – 9].

На ґрунті муніципальної спільної власності, спільних інтересів жителів муніципальних утворень, споріднених шляхів забезпечення інтересів у межах територіального й інформаційного простору і спільного середовища існування створюються умови для особливого роду відносин – корпоративних відносин співпраці. Їх складниками стають різні аспекти спільної діяльності, які реалізують економічні й соціальні права жителів територіальних громад міст, районів, регіонів. Складники відносин створюють спільну зацікавленість до дій і процесів, що перетинаються і взаємодіють під час вирішення поставлених завдань, спрямовуються на досягнення спільних цілей у межах певних інститутів. Останні об'єктивуються в різних організаційних схемах і формах співпраці та створюють чіткі контури взаємодії в соціальній системі територій, дають змогу реалізувати більш широкий спектр соціальних і економічних інструментів, системних впливів та вироблення правового інструментарію, механізмів узгодження і забезпечення трудових інтересів для досягнення стійкої динаміки економічного розвитку регіонів.

Проблеми зниження безробіття й підвищення соціальної безпеки можуть бути вирішені завдяки створенню сучасних організаційно-правових форм державно-приватного і публічно-приватного партнерства, розбудови мережної організації співпраці економічних суб'єктів господарювання різних форм власності і процесного

наскрізного управління ними. В їх складі слід розглядати регіональні виробничі й соціальні кластери, соціальні муніципальні й регіональні корпорації між спорідненими і взаємодоповнюючими процесами. Ці форми співпраці утворюються шляхом укладення договорів між владою, економічними суб'єктами господарювання, працівниками та суспільними організаціями на основі поєднання спільних інтересів, повноважень і соціальної відповідальності за організацію і регулювання трудових відносин кожної із зацікавлених сторін.

Одним із зазначених напрямів співпраці, спрямованої на зниження безробіття, слід розглядати створення системи оптимальних регіональних мереж пасажирських транспортних перевезень і керованого руху регіональними трудовими потоками. Це має бути раціонально побудована, збалансована, інтегрована система муніципально-приватного партнерства, спрямована на налагодження і розвиток багатосторонніх виробничих, соціальних і трудових зв'язків між владою, господарюючими суб'єктами, суспільними організаціями і територіальними громадами. У ній концентруються і підтримуються надійні транспортні перевезення всіх учасників суспільної діяльності за рахунок створення якісної транспортної інфраструктури для оптимізації руху трудових потоків і скорочення часу людей на переміщення до місць роботи. Така співпраця може бути реалізована в межах регіонального мережного кластеру пасажирських автотранспортних перевезень.

Сьогоднішній стан автотранспортних пасажирських перевезень характеризується тим, що значна частка об'єктів транспортної інфраструктури залишається такою, як була за радянських часів, коли, з одного боку, не існувало проблем безробіття, а з іншого – доставка працівників на підприємства чи інші об'єкти праці, навіть за наявності міських транспортних перевезень, здійснювалась підприємцями-роботодавцями.

Зміна типу економічної системи зумовлена збільшенням попиту населення на транспортні послуги, оскільки більшість роботодавців відмовились від утримання на своєму балансі транспортних пасажирських засобів. І хоча водночас стала розвиватися мережа міжнародних транспортних коридорів, з'явилися транспортно-пересадочні вузли, задовольняючи певні транспортні потреби населення, повне і якісне їх задоволення у внутрішніх регіональних переміщеннях майже не здійснилось. Існуючі маршрутні системи перевезень пасажирів не враховують потоки перевезень на робочі місця. А підприємства-роботодавці, не маючи проблем із забезпеченням трудовими ресурсами, не співпрацюють з підприємствами пасажирських перевезень стосовно доставки працівників. Тому буденним явищем у країні стали численні черги людей на приміських і внутрішніх маршрутах, збільшення часу очікування транспорту, некомфортні умови перевезень, відсутність якісних доріг у регіонах. Усе це погіршує працездатність населення, повагу до влади, бажану творчість, продуктивність праці, відданість і повагу до підприємств, де проходить трудове життя.

У складі пасажирських перевізників чимала частка малих підприємств і підприємств із приватною формою власності. Вони використовують застарілі транспортні засоби, не завжди користуються сучасними методами технічного і технологічного обслуговування і не забезпечують необхідну якість перевезень пасажирів. Існуючі транспортні управління місцевої влади недостатньо досліджують пасажирські потоки й мережі транспортно-пересадочних вузлів з метою їх постійного впорядкування в проекції на зайнятість населення, про що свідчить відсутність гнучкості у встановленні маршрутів перевезень. А отже, одна з основних ознак соціально-економічного зростання, економічної і соціальної безпеки країни – стан безробіття, який починає формуватись на рівні регіонів, не має належної уваги й підтримки.

В умовах стійкої тенденції урбанізації зростає роль не тільки найбільших за масштабами проживання міст, а також середніх і малих. Приміські урбанізовані

### *Public administration mechanisms*

---

зони, де розміщуються філії різних підприємств, сприяють розвитку підприємництва в сільській місцевості, що створює потоки переміщення населення з міст і приміських зон у сільську місцевість. Вони сьогодні також раціонально не організовані і слабо контрольовані з боку місцевої влади. Існує проблема забезпечення трудовими ресурсами сезонних підприємств і видів діяльності методом організації маятникової міграції, щоденного або вахтового способу, які сьогодні використовуються недостатньо.

Між центрами міграцій і регіональними агломераціями також не завжди існує надійна мережа транспортних пасажирських перевезень, не враховуються можливості тимчасового проживання населення у випадку економічних чи інших негараздів, мають місце інші несприятливі умови в організації процесів руху населення на місця праці.

Акцентуючи увагу на створенні можливостей працевлаштування на власній території регіону, налагодженні і керованості процесів внутрішньої регіональної міграції, зазначимо, що центром формування керованих процесів доцільно розглядати міста обласного значення. На території регіону їм відводиться центральна роль у формуванні процесів соціально-економічного розвитку. Вони є ядром науки, осередком дифузії структурних процесів, як у самих містах, так і в межах міських агломерацій, компактних сукупностей різних приміських населених пунктів, між якими встановлюються і розвиваються сталі, інтенсивні економічні й соціальні зв'язки і формуються за певних обставин потоки трудових міграційних процесів.

Цілком очевидно, що такий стан організації автотранспортних пасажирських перевезень і відсутність повної зайнятості і працездатності населення не сприяють швидкому реформуванню місцевого самоврядування. Тому під час розробки реформаторських заходів у господарському просторі регіонів і їх змістовного наповнення надзвичайно важливо створити умови для продуктивної зайнятості професійного кваліфікаційного і працездатного населення, розвитку інституційного середовища і підвищення соціальної безпеки. У регіонах, крім діючих інститутів, що формують базис реформ місцевого самоврядування, важливо започаткувати регіональний інститут ефективної зайнятості населення, збереження і нарощування трудового потенціалу, який би інтегрував, розвивав і сприяв розвитку всіх видів партнерських відносин влади з господарюючими суб'єктами з питань працевлаштування відповідно до кваліфікаційних компетенцій і фаху працівників, здійснював контроль за проектуванням транспортних регіональних маршрутів, умовами організації трудових потоків, підвищуючи соціальну відповідальність і знижуючи ризики соціальної небезпеки у сфері трудових відносин.

Суттєво вплинути на рівень підвищення працевлаштування за рахунок налагодження раціональної системи пасажирських перевезень можна шляхом використання системи знань з логістики і створення прогресивних організаційних форм регіонального господарювання суб'єктів транспортної галузі, їх співпраці з промисловими і непромисловими підприємствами, організаціями і суспільними інститутами.

Логістика як вчення про потокове переміщення різних видів ресурсів широко використовується в реалізації системоутворювальних, регулівних і розподільних функцій управління для створення впорядкованих, гарантованих і своєчасних виробничих зв'язків у системах господарювання із заздалегідь сформованими властивостями. За допомогою логістики успішно створюються не тільки внутрішні, а й зовнішні системи господарських суб'єктів, які суттєво підвищують якість і результативність їх діяльності.

До логістики як наукової основи управління поточковими процесами звертаються в різних сферах і галузях діяльності, але найменш затребувана вона в побудові

регіональних потоків раціонального використання трудового потенціалу, які безпосередньо пов'язані з локальними виробничими і соціальними системами. Це мотивує до використання логістичних принципів у побудові цих процесів. Логістична система пасажирських перевезень у просторі регіону буде належати до складних відкритих систем, які забезпечують ритмічність плину виробничих і соціальних процесів. Формування ланцюгів логістичної системи перевезень пасажирів наведено на рис. 1.

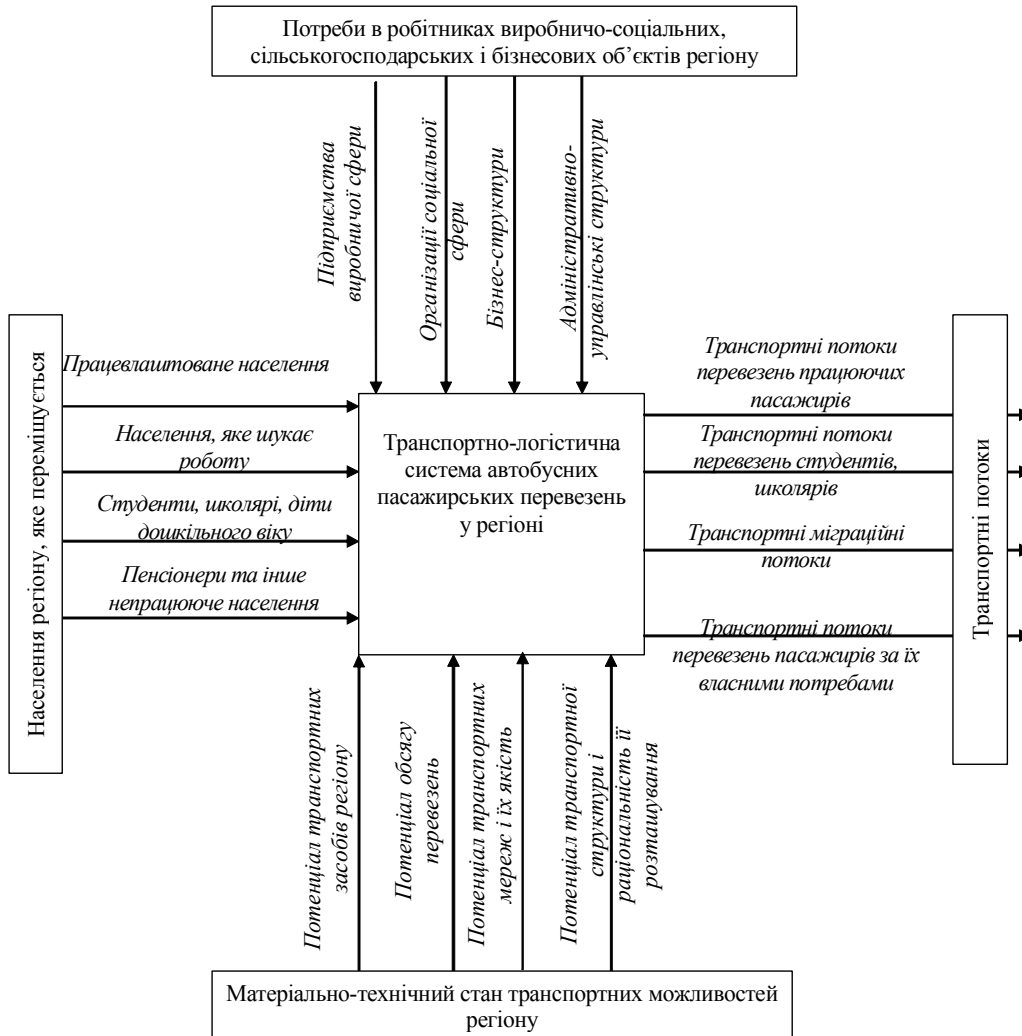


Рис. 1. Просторово-суб'єктна і об'єктно-процесна структура формування логістичної системи автотранспортних перевезень у регіоні

Особливістю побудови кластерної транспортної структури автоперевезень жителів має стати інтегрування суб'єктів пасажироперевезень усіх форм власності з метою забезпечення внутрішнього регіонального руху трудових міграційних потоків, своєчасної і гарантованої доставки робітників до місць роботи в будь-яку робочу точку на території регіону. При цьому внутрішня регіональна система перевезень жителів повинна розвиватися не тільки за апіорі заданими маршрутами,

### *Public administration mechanisms*

---

що збігаються з існуючими транспортними магістралями, а й максимально враховуючи розташування промислових і непромислових підприємств, організацій, закладів освіти, охорони здоров'я, у послугах яких пересічні громадяни мають потреби.

Розробці проекту створення кластеру повинен передувати глибокий аналіз і оцінювання стану існуючої транспортної системи регіонів з метою надання інформації і висновків за такими характеристиками і показниками:

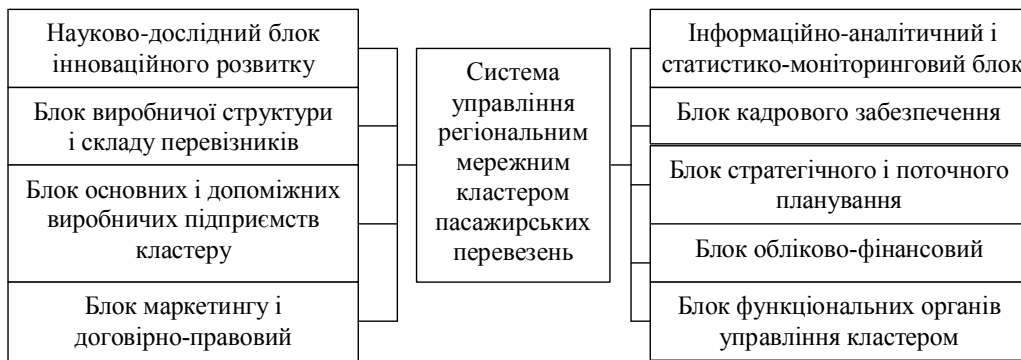
- виробничо-сільськогосподарська структура економіки регіону: галузева, за видами діяльності, суб'єктами господарювання і розташуванням у просторі регіону;
- потреби в трудових ресурсах відповідних спеціальностей, професій та кваліфікації;
- кількість працюючого населення регіону, у тому числі за окремими видами діяльності, розподіл населення за пасажиропотоками, кількість населення, працюючого за межами місця свого проживання, обсяги внутрішніх міграційних потоків, кількість безробітних працездатного віку, прогнозована чисельність потреб у трудових ресурсах і їх професійні і кваліфікаційні характеристики;
- перспективи збільшення кількості зайнятих;
- архітектоніка транспортних пасажирських магістралей у просторі регіону (карта розташування автотранспортних перевізників за обсягами і напрямками їх транспортних мереж);
- інституційне середовище суб'єктів транспортної мережі автоперевізників;
- форма і види зв'язків перевізників із місцевою владою, суб'єктами промислово-виробничої, невиробничої сфери, з обслуговуючими і допоміжними структурами автосервісу транспортної галузі;
- частка робітників, безпосередньо працюючих у системі автотранспортних перевезень, їх класифікація й умови перепідготовки;
- обсяги надання транспортних послуг;
- кількість, потужність і якість транспортних засобів;
- періодичність перевезень і кількість перевезених пасажирів;
- співвідношення потреб в автотранспортних перевезеннях за обсягами, напрямками, якістю і витратами із транспортними послугами, які надаються;
- імовірний потенціал міграції;
- розробка концепції кластерної регіональної мережі автотранспортних перевезень (цілі, завдання, функції, інституціалізація системи управління тощо);
- визначення, обґрунтування доцільності й ефективності регіонального мережного кластеру автотранспортних перевезень пасажирів, побудованого на інноваційних принципах співпраці з владою, виробниками, споживачами промислової продукції і послуг;
- розробка і реалізація пілотного проекту.

Більші можливості логістичної регіональної системи пасажирських перевезень кластерного типу порівняно з традиційною виявляються в такому:

- новий вид партнерства влади з виробничою і транспортною системами із центрами зайнятості і вузлами працевлаштування;
- підвищення ступеня інтеграції виробничої і соціальної інфраструктури регіону та місць зосередження об'єктів трудової діяльності в інших сферах суспільної діяльності, що залучають робочу силу;
- раціоналізація інтервалів перевезень відповідно до режиму роботи підприємств і організацій, економія часу роботи перевізників;
- оптимізація транспортних маршрутів і можливості врахування ситуаційних змін;
- запобігання збільшенню безробітних;
- зниження впливу робочої сили з регіону;
- підвищення можливостей прогнозування трудового потенціалу і тенденції зміни його якостей;

- можливість повної реалізації виробничих потужностей підприємств перевізників;
- створення умов для застосування прогресивних управлінських підходів в управлінні автобусними перевезеннями пасажирів у регіоні, зокрема системного, логістичного, корпоративного, кластерного;
- зниження витрат виробничих систем на утримання транспортних засобів зовнішнього використання;
- підвищення ефективності використання трудового потенціалу;
- оптимізація транспортного комплексу регіону і його параметрів (довжини шляху, кількості підприємств перевізників, кількості транспортних засобів, обсягів перевезень, кількості гілок пасажиропотоків, вартості маршрутів та ін.);
- організація пасажиропотоків з урахуванням структури населення і задоволення транспортних послуг усіх груп споживачів;
- підвищення конкурентних переваг регіону і його іміджу;
- підвищення якості і дієвості транспортної політики регіону, використання проектного підходу для вирішення комплексних завдань.

Сутність діяльності регіонального мережного кластеру розкривається в його інституційному й організаційному забезпеченні, об'єднувально-статутному і договірному характері, створенні юридичної особи і запровадженні установчого договору, наявності головного підприємства (центру кластеру), спостережної ради і виробничої дирекції, інституцій та інституційного інструментарію, які доцільно об'єднати в окремі блоки кластеру, що будуть впливати на структурні, якісні зміни в організації й управлінні логістичними транспортними мережами регіонів. Основними організуючими блоками структури регіональної логістичної системи пасажирських автобусних перевезень у межах «горизонтального» мережного кластеру повинні розглядатися блоки, наведені на рис. 2.



**Рис. 2. Блокова структура управління регіональним логістичним кластером системи пасажирських перевезень**

Генератором ідей кластеризації економіки регіону, зокрема створення регіонального мережного кластеру автотранспортних перевезень, повинні стати органи місцевої влади і територіальні громади, які отримали повноваження і набули більшої відповідальності за забезпечення власного розвитку.

Зміщення центру трансформаційних процесів з державного (вертикального) рівня на регіональний (горизонтальний) надає можливості суттєвого оновлення організаційно-структурних і економічних зв'язків у просторі функціонування й управління економікою регіонів, які можуть дати новий поштовх і стати новими горизонтами їх розвитку.



Зменшенню часу між формуванням концепції логістичної регіональної мережі пасажирських перевезень і запровадженням регіонального мережного кластеру буде сприяти розробка пілотного проекту і включення його до стратегічного й поточного планів розвитку транспортної системи регіону. Ефект використання логістичного і кластерного підходів в організації економіки регіону стосовно створення і запровадження регіональної системи пасажирських перевезень відобразиться на зростанні соціальної безпеки і можливостей працевлаштування, розвитку колективної взаємодії і багатосторонніх муніципально-партнерських відносин, оптимізації руху трудових потоків, вивільненні робочого часу, зміцненні кооперації і спеціалізації у використанні спільних ресурсів, зниженні транзакційних витрат, зменшенні потреби в обігових коштах, зміцненні платіжної дисципліни з кредитними установами, появі нових можливостей, інвестуванні й оновленні транспортних засобів, підвищенні ділового іміджу регіону та інвестиційної привабливості і конкурентної спроможності, згуртованості населення і влади.

Застосування гнучких мережних структур для організації діяльності і управління наданням транспортних послуг перевезень жителів, а також в інших підсистемах регіонального господарювання створить умови для адаптації влади і господарюючих суб'єктів до змін у внутрішньому і зовнішньому середовищі, мотивує до консолідованого розвитку території і умов зростання її трудового і ресурсного потенціалу.

Підсумовуючи, зазначимо, що забезпечення соціальної безпеки, збереження трудового потенціалу на територіях регіонів має відбуватись шляхом активного застосування нових форм організації та управління в місцевому самоврядуванні, на якісно новій основі – створення належних умов праці і переміщення працюючих, гарантування їм соціального захисту і соціальної підтримки. Соціальну відповідальність за збереження трудового потенціалу регіону повинні нести місцева влада і господарюючі суб'єкти. Це дозволить створити якісно нову основу для реформування місцевого самоврядування і децентралізації влади з метою підвищення самодостатності регіонів.

Подальші дослідження зазначеної проблеми доцільно проводити в напрямі розробки й обґрунтування практико-орієнтованих моделей інструментального управління пасажирськими перевезеннями для набуття органами місцевої влади компетентнісних навичок дієвого використання в управлінні транспортом пасажирських автобусних перевезень кластерно-логістичних підходів.

#### **Список використаних джерел / List of references**

1. **Борода М.** Кластерний аналіз економіки м. Дніпропетровськ / М. Борода, О. Жолудь. – Режим доступу : [ebed.org.ua/sites/expertise.one2action.com/files/repo/ebed\\_dnipropetrovsk\\_cluster\\_analysis\\_final\\_web.pdf](http://ebed.org.ua/sites/expertise.one2action.com/files/repo/ebed_dnipropetrovsk_cluster_analysis_final_web.pdf) [Boroda M. Klasternyi analiz ekonomiky m. Dnipropetrovsk / M. Boroda, O. Zholud. – Rezhym dostupu : [ebed.org.ua/sites/expertise.one2action.com/files/repo/ebed\\_dnipropetrovsk\\_cluster\\_analysis\\_final\\_web.pdf](http://ebed.org.ua/sites/expertise.one2action.com/files/repo/ebed_dnipropetrovsk_cluster_analysis_final_web.pdf)].
2. **Бюджетний менеджмент : підручник / В. Федосов, В. Опарін, Л. Сафонова [та ін.] ; за заг. ред. В. Федосова. – К. : КНЕУ, 2004. – 864 с. [Biudzhetniy menedzhment : pidruchnyk / V. Fedosov, V. Oparin, L. Safonova [ta in.] ; za zah. red. V. Fedosova. – K. : KNEU, 2004. – 864 s.].**
3. **Карпенко О. О.** Механізм кластеризації транспортно-логістичних підприємств / О. О. Карпенко // Ефективна економіка. – 2015. – № 10. – Режим доступу : [www.yandex.ua/search/?rdrnd=198968&text=Карпенко%20О.О.%20Механізм%20кластеризації%20транспортно-міських%20систем%20Ефективна%20економіка%2С%202015.%20-%20](http://www.yandex.ua/search/?rdrnd=198968&text=Карпенко%20О.О.%20Механізм%20кластеризації%20транспортно-міських%20систем%20Ефективна%20економіка%2С%202015.%20-%20) [Karpenko O. O. Mekhanizm klasteryzatsii transportno-lohistrychnykh pidpriemstv / O. O. Karpenko // Efektyvna ekonomika. – 2015. – № 10. – Rezhym dostupu : [www.yandex.ua/search/?rdrnd=198968&text=Карпенко%20О.О.%20Механізм%20кластеризації%20транспортно-міських%20систем%20Ефективна%20економіка%2С%202015.%20-%20](http://www.yandex.ua/search/?rdrnd=198968&text=Карпенко%20О.О.%20Механізм%20кластеризації%20транспортно-міських%20систем%20Ефективна%20економіка%2С%202015.%20-%20)].

4. **Кодекс законів про працю України** : Кодекс України від 10 груд. 1971 р. № 322-VIII. – Режим доступу : zakon5.rada.gov.ua/laws/show/322-08 [Kodeks zakoniv pro pratsiu Ukrainy : Kodeks Ukrainy vid 10 hrud. 1971 r. № 322-VIII. – Rezhym dostupu : zakon5.rada.gov.ua/laws/show/322-08].

5. **Про затвердження** Методики формування спроможних територіальних громад : Постанова Кабінету Міністрів України від 8 квіт. 2015 р. № 214. – Режим доступу : zakon3.rada.gov.ua/laws/show/214-2015-%D0%BF [Pro zatverdzhennia Metodyky formuvannia spromozhnykh terytorialnykh hromad : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 8 kvit. 2015 r. № 214. – Rezhym dostupu : zakon3.rada.gov.ua/laws/show/214-2015-%D0%BF].

6. **Про затвердження** Положення про державну службу зайнятості : наказ Мінсоцполітики України від 20 січ. 2015 р. № 41. – Режим доступу : zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0141-15 [Pro zatverdzhennia Polozhennia pro derzhavnu sluzhbu zainiatosti : nakaz Minsotspolityky Ukrainy vid 20 sich. 2015 r. № 41. – Rezhym dostupu : zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0141-15].

7. **Про реформування** місцевого самоврядування та децентралізацію. – Режим доступу : decentralization.gov.ua [Pro reformuvannia mistsevoho samovriaduvannia ta detsentralizatsiiu. – Rezhym dostupu : decentralization.gov.ua].

8. **Про співробітництво** територіальних громад : Закон України від 17 черв. 2014 р. № 1508-VII. – Режим доступу : zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1508-18 [Pro spivrobitnytstvo terytorialnykh hromad : Zakon Ukrainy vid 17 cherv. 2014 r. № 1508-VII. – Rezhym dostupu : zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1508-18].

9. **Про схвалення** Концепції реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні : розпорядження Кабінету Міністрів України, Концепція від 1 квіт. 2014 р. № 333-р. – Режим доступу : zakon5.rada.gov.ua/laws/show/333-2014-%D1%80 [Pro skhvalennia Kontseptsii reformuvannia mistsevoho samovriaduvannia ta terytorialnoi orhanizatsii vlady v Ukraini : rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy, Kontseptsiiia vid 1 kvit. 2014 r. № 333-r. – Rezhym dostupu : zakon5.rada.gov.ua/laws/show/333-2014-%D1%80].

*Надійшла до редколегії 23.05.16*