



Рис. 1. Система показників кон'юнктури транспортного ринку

ники, як еластичність попиту та пропозиції від тарифу, від доходу, а також від інших факторів, в тому числі пов'язаних з управлінською діяльністю підприємства. Ці показники визначають ризикованість діяльності, оскільки вони відображають пропорційність розвитку ринку, і, як наслідок, ринкову ситуацію, від якої залежить ймовірність зазнати втрат. Транспортний ринок в сучасних умовах досить динамічний, змінюються обсяги перевезень та їх структура. Необхідно постійно проводити моніторинг процесу перевезення вантажів та пасажирів, що дозволить приймати ефективні управлінські рішення, які дозволять оптимізувати структуру рухомого складу, інвестувати фінансові ресурси в розвиток підприємства, зростання доходів та прибутку.

Література

1. Головач А.В. Статистичне забезпечення управління економікою: прикладна статистика: [навч. посіб.] / Головач А.В., Захожай В.Б., Головач Н.А. — К: КНЕУ, 2005. — 333 с.
2. Єріна А. М. Методологія наукових досліджень: [навч. посіб.] / Єріна А.М., Захожай В.Б., Єрін Д.Л. — К.: Центр навчальної літератури, 2004. — 212 с.
3. Єріна А.М. Організація вибірових обстежень / Єріна А.М. — К.: КНЕУ, 2004. — 127с.
4. Про державну статистику / Закон України від 17 вересня 1992 року № 2614-ХІІ. — Відомості Верховної Ради України. — 1992. — №43.

УДК 338.47

СИНЕРГЕТИЧНИЙ ЕФЕКТ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ У МЕЖАХ КЛАСТЕРУ

Кандидат економічних наук Хоменко І.О.

Розглянуто зміст категорії ефективність для отримання цілісного уявлення, виділення інваріантного, що характерне всім трактуванням даної дефініції. Розкрито сутність категорії ефективність з позицій різних економічних шкіл. Виділено основні ефекти при формуванні кластерів, в тому числі синергетичного.

Maintenance of category is considered efficiency for the receipt of integral presentation, selection invariant, that characteristic all interpretation of this definition. Essence of category is exposed efficiency from positions of different economic schools. Basic effects are selected at forming of clusters, in a that number sinergistical.

Постановка проблеми.

В умовах глобалізації та посилення конкуренції на ринках, де значний вплив мають транснаціональні корпорації, невеликим підприємствам складно розвиватися та утримувати поточну частку ринку. При цьому виникає об'єктивна необхідність активної співпраці транспортних підприємств та місцевої влади у складі кластерів. Такі формування дозволяють використовувати кращий досвід, швидше впроваджувати інновації у перевізних процес, розвивати бізнес. При цьому виникає соціально-економічний ефект, який посилюється за рахунок такої співпраці, і проявляється у формі синергетичного ефекту, а тому дослідження даного питання набуває особливої актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідженню сутності категорії ефективність присвячені праці багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема: Бойчика І.М., Виборнова В. І., Ковальова В. В., Маршала В., Орлова П.А., Синка П., Падегіна І. Д., Шеремета О. Д., Федулової та ін.

Цілями статті є розгляд змісту категорій ефект та ефективність для отримання цілісного уявлення, виділення інваріантного, що характерне всім трактуванням даної дефініції. При цьому потрібно виділити основні ефекти при формуванні кластерів, в тому числі синергетичний.

Основний матеріал.

При об'єднанні транспортних підприємств у кластер повинно бути забезпечено розв'язок наступних завдань:

- 1) інтегрувати в новій структурі інформаційні системи, що забезпечують наступні види діяльності: закупівлі запасних частин, палива, митне оформлення, система управління транспортними потоками, внутрішня логістика, управління якістю транспортних послуг, фінансовий і управлінський облік.
- 2) залучення ресурсів (інвестицій);
- 3) розробка стратегії розвитку;
- 4) обов'язкова співпраця в межах кластера;
- 5) впровадження ресурсозберігаючих технологій і реінвестиції заощаджені засоби на вирішення соціально-екологічних проблем на регіональному рівні;
- 6) використання досвіду іншими кластерами.

Одним із показників, що дає якісну оцінку ефекту є категорія ефективність трактування якої з погляду різних наукових підходів наведено у табл.1.

При формуванні кластерів виникають наступні ефекти:

1. Зниження транзакційних витрат за рахунок більш ефективного розподілу поточних витрат, більшість з яких не відображається у бухгалтерському обліку. У складі кластеру витрати пов'язані з пошуком постачальників, споживачів, нових партнерів по бізнесу; витрати пов'язані з подальшою договірною діяльністю між суб'єктами ринку, захистом прав власності тощо розподіляються на всіх учасників, що зменшує їх абсолютне значення для кожного учасника.
2. Підвищення рівня конкурентоспроможності. Діяльність кластерів направлена на підвищення ефективності на довгостроковий період, що реалізується через покращення якості транспортних послуг, зниження тарифів, інноваціям, оптимізацію організаційної структури підприємств у межах кластера, раціональне використання інвестиційних ресурсів, оновлення рухомого складу, що визначає рівень конкурентоспроможності.
3. Економічний ефект виражається через ефект економії масштабу, економії на основі централізації і скорочення витрат, вдосконалення системи документообігу, диверсифікації, що забезпечує зниження ризиків і формування довготривалих конкурентних переваг.

*Визначення сутності та основних рис
категорії ефективності різними науковими школами*

Автор	Сутність категорії
Д.Л.Гібсон, Д.Іванцевич, Д.Х.Донеллі	ступінь досягнення цілей організації; міра узгодженості інтересів; рівень гнучкості, адаптації до зовнішнього середовища
Д.Синк	співвідношення необхідних і фактичних витрат ресурсів ступінь досягнення цілей системи у відношенні якості продукції і виконання плану
Американська економічна школа	продуктивність (співвідношення обсягів виробництва до витрат ресурсів); прибутковість; інноваційність; якість трудового життя
Словник Колінз	співвідношення між витратами рідких факторів та випуском товарів і послуг
Х. Лебейнстан	ступінь реалізації потенціалу трудових ресурсів, взаємовідносинам між ними, мотивація до оптимального використання ресурсів
Парето	граничний результат у вигляді віддачі виробничої системи без нанесення збитків іншим
Х.Н. Гізатулін	Характеристика стану економічної системи або якості його управління
Шеремет О. Д., Сайфулін Р. С.	Основа побудови кількісних критеріїв цінності прийнятих рішень, використовується для формування матеріально-структурної, функціональної і системної характеристик господарської діяльності
Іванієнко В. В., Ковальов В. В., Волкова О. М.	відносний показник, що порівнює отриманий ефект з витратами чи ресурсами, використаними для досягнення цього ефекту
Іващенко Н. П.	віддача у формі доходів різних ресурсів фірми, що знаходяться в її розпорядженні
Нусінов В. Я., Турило А. М., Темченко А. Г.	результативність, тобто результат діяльності (ефект), який одержує суспільство, підприємство або окрема людина на одиницю використаних (чи застосованих) ресурсів
Орлов П. А.	співвідношення результату або ефекту будь-якої діяльності і витрат, пов'язаних з її виконанням. Причому це може бути як співвідношення результату і витрат, так і співвідношення витрат і результатів діяльності
СурмінЮ. П.	показник успішності функціонування системи для досягнення встановлених цілей
Федулова Л. І.	такий стан справ, за якого неможливо здійснити жодної зміни, яка більш повно задовольняє бажання однієї людини, не перешкоджаючи задоволенню бажань іншої людини
Бойчик І. М.	комплексне відображення кінцевих результатів використання засобів, предметів праці і робочої сили на підприємстві за певний проміжок часу
Виборнов В. І., Маврішев В. С.	результативність виробничого процесу, співвідношення між досягнутими результатами і витратами живої й упредметненої праці, які виражають досягнутий рівень розвитку продуктивних сил і ступінь їхнього використання
Герчикова Н.І.	визначається реальними витратами виробництва (рентабельністю активів, рентабельністю власного капіталу і позикового капіталу)
Зайцев Н. Л.	співвідношення результатів господарської діяльності промислового підприємства і витрат трудових і матеріальних ресурсів
Мейер, М. В.	це величина доходів, що формуються бізнес-процесами компанії за вирахування витрат, необхідних для їх здійснення
Осипов В. І.	величина ефекту на одиницю витрат
Покропивний С. Ф.	це комплексне відображення кінцевих результатів використання засобів виробництва і робочої сили (працівників) за період часу
Федорова Н. Н.	здатність адаптуватися до зовнішніх умов функціонування, не змінюючи структури

4. Синергетичний ефект, що проявляється в перевищенні результату над сумою ефектів. Це досягається через інтенсивний обмін інформаційними фінансовими, кадровими, інноваційними ресурсами в рамках загальної системи ділових стосунків, дотримання пріоритетів внутрішньокластерного планування.

Оскільки основні потреби і інтереси транспортних кластерів можуть бути представлені як їх цілі створення та розвитку ефективність роботи кластерів — це міра відповідності системи цілям її створення. До потреб і інтересів регіональної влади можна віднести державне регулювання діяльності та зростання продуктивності. На основі такого трактування ефективність дозволяє враховувати результативність, економічну і соціальну ефективність кластеру, що буде взагалі визначатися синергетичною ефективністю, яка змінюється при зміні потреб учасників кластеру або інших умов, за певний період часу. Економічний ефект роботи кожного підприємства транспортного кластеру доцільно розраховувати окремо. Більш об'єктивно у даному випадку буде оцінка синергетичного ефекту кластера взагалі або регіону, адже ці показники діалектично пов'язані. Синергетичний ефект роботи кластера відсутній, якщо немає приросту обсягів наданих транспортних послуг та покращення якості перевезень або якщо такий ефект не використовується чи не споживається. Взагалі можна виділити декілька видів синергетичних ефектів серед яких головними є транспортний, економічний та соціальний.

Транспортний ефект полягає у зростанні обсягів та якості послуг, скорочення часу знаходження в дорозі, зниження кількості дорожньо-транспортних пригод, підвищення комфортності руху і збільшення додаткових послуг у дорозі, розширення ринків збуту продукції.

Економічний ефект враховує економію витрат на експлуатацію транспортних засобів, підвищення ефективності їх використання. Цей ефект у вартісному вираженні визначається виходячи із зміни показників собівартості перевезень, економії витрат від дорожньо-транспортних випадків, вартісної оцінки заощадження часу поїздки і ресурсів за рахунок прискорення оборотності автомобілів, зниження транспортної складової в ціні товарів і послуг.

Соціальний ефект передбачає підвищення рівня і поліпшення соціальних умов життя населення за рахунок сплачених додаткових податків до бюджету, створення нових робочих місць, активізацію економічної діяльності і притік додаткових інвестицій у регіон, сприяння освоєнню нових територій і ресурсів, скорочення негативного впливу транспортно-дорожнього комплексу на довкілля.

Висновки.

Таким чином, для підвищення синергетичного ефекту, що є об'єктивним індикатором діяльності транспортного кластера, організаційна система управління потребує ефективної системи організації. При цьому необхідно враховувати, що діяльність всіх підприємств транспортного кластера необхідно аналізувати у їх взаємозв'язку і взаємозалежності. Особлива роль тут повинна бути відведена стратегії розвитку кластера, яка визначатиме довгострокові цілі підприємств на ринку.

Література

1. Михайловська О.В. Місце та роль спеціальних економічних утворень в інтеграційних процесах // Наук. вісник Київського національного торговельно-економічного університету. — 2003. — №6. — С. 56-62.
2. Tsukamoto Y. PresentStateandIssuesoftheIndustrialClusterPolicyofJapan, 2005. P. 5.6 // http://www.nistep.go.jp/seminar/017/017_e.pdf; <http://www.proinno-europe.eu/index.cfm?fuseaction=wiw.measures&page=detail&ID=7687>; http://www.innovating-regions.Org/schemes/scheme.cfm?publication_id=3563&display=byTopic; <http://www.unternehmen-region.de/en/159.php>; <http://www.proinno-europe.eu/index.cfm?fuseaction=wiw.measures&page=detail&ID=7687>
3. ClusterpolicyinEurope. A briefsummaryofclusterpoliciesin 31 European countries. 2008. P. 7, 22, 17 // http://www.clusterobservatory.eu/upload/Synthesis_report_cluster_mapping.pdf
4. Solvell O. Lindqvist G., Ketels C. TheClusterInitiativeGreenbook 2003 // www.cluster-research.org/greenbook.htm, P. 9, 39.
5. Ketels C., Lindqvist G., Solvell O. ClusterInitiativesinDevelopingandTransitionEconomies. 2006 // www.cluster-research.org, P. 23.
6. Solvell O. Clusters. BalancingEvolutionaryandConstructiveForces. 2009 // <http://www.clusterresearch.org/redbook.htm>, P.71.
7. Логачов Є.Г., Москвічова Г.Г. Економічна модель оцінки дій на маршруті міської пасажирської транспортної системи // Вісник НТУ, ТАУ. — 2002. — Вип.7. -С. 259-262.