

УДК 338.3:338.27

**І.О. Хоменко**, канд. екон. наук, доцент

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

## ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КЛАСТЕРІВ

*У статті розглянуто сутність та інтерпретацію організаційно-економічного механізму, запропоновані вітчизняними та зарубіжними вченими. Розкрито особливості функціонування організаційно-економічного механізму роботи кластерів та основних його елементів у сучасних умовах на ринку.*

**Ключові слова:** організаційно-економічний механізм, кластер, ринок.

*В статье рассмотрена сущность и интерпретация организационно-экономического механизма, предложенные отечественными и зарубежными учеными. Раскрыты особенности функционирования организационно-экономического механизма работы кластеров и основных его элементов в современных условиях на рынке.*

**Ключевые слова:** организационно-экономический механизм, кластер, рынок.

*In the article essence and interpretation is considered organizationally economic to the mechanism, offered by domestic and foreign scientists. The features of functioning are exposed organizationally economic to the mechanism of work of clusters and his basic elements in modern terms at the market.*

**Key words:** organizationally economic mechanism, cluster, market.

**Постановка проблеми.** Дослідження стану, функціонування і тенденцій розвитку суб'єктів господарювання на ринку перевезень має на меті теоретично обґрунтувати, що одним з напрямків забезпечення їх сталого розвитку є укрупнення та об'єднання у нові організаційні структури і розробка механізму їх взаємодії у складі таких структур, зокрема кластерів.

Аналіз взаємозв'язків між підприємствами у межах кластерів дозволяє виявити можливості підвищення ефективності їх роботи. Виявлення та оцінка взаємодії підприємств кластерів дозволяє виявити можливості для координації, управління і гармонізації інтересів підприємницьких структур. Кластер забезпечує можливість співпраці між конкуруючими компаніями і їх постачальниками з урядом, а також іншими ринковими структурами. При цьому державні і приватні інвестиції направляються на поліпшення умов функціонування кластера, що дозволяє отримати додатковий (синергетичний) ефект. Вдосконалення управління підприємствами за рахунок об'єднання їх у кластери дозволяє зменшити вплив негативних тенденцій циклічності, що характерні для сучасних ринкових процесів, а тому спрямованість на вдосконалення організаційно-економічного механізму набуває особливої актуальності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню організаційно-економічного механізму присвячено багато праць українських та зарубіжних учених, зокрема Абалкіна Л.І., Осипова Ю.М., Беляєва А.А., Мочерного С.В., Буніча П.Г., Тамбовцева В.Л., Мінаєва Е.С., Забрєдіної Л.Р., Монахова А.В., Лисенко Ю., Егорова П., Мішеніної Н.В., Коваленко Н.В., Вінес А.Р., Шмалена Р., Кульмана А., Буркова В.Н., Кондратьєва В.В., Райзберга Б.А., Лозовського Л.Ш., Стародубцевої Е.Б., Федоровича В.О. та інших авторів.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Після аналізу проведених досліджень видно, що потребує розробки організаційно-економічний механізм формування, функціонування та розвитку сучасних ринкових структур – кластерів.

**Мета статті.** Метою цієї статті є розробка організаційно-економічного механізму роботи підприємств, об'єднаних у транспортні кластери в сучасних умовах на ринку.

**Виклад основного матеріалу.** На сучасному етапі розвитку кластери є частиною стратегії регіонального розвитку і однією з найкращих форм об'єднання підприємств. Кластеризація включає створення не лише вертикальних зв'язків (вертикальна інтеграція), але і додаткових горизонтальних зв'язків на основі використання загальних чинників перевезень, наукового та інноваційно-інвестиційного потенціалу, обміну інформацією і партнерських комунікацій. Транспортний кластер дозволяє в умовах глобалі-

зації швидко і чітко реагувати на зміни внутрішньої і зовнішньої кон'юнктури, швидко адаптуватись за рахунок саме особливостей механізму функціонування. Для створення транспортного кластера необхідні такі передумови, що визначають також і вимоги до організаційно-економічного механізму:

- 1) готовність до співпраці основних перевізників;
- 2) мережа комерційних організацій, що постачають запчастини та інші матеріали, паливо, посередники для внутрішніх та міжнародних перевезень;
- 3) бізнес-клімат (трудові ресурси, інвестиційний клімат, координаційно-логістичний центр);
- 4) інжинірингові та консалтингові фірми, навчальні заклади, фінансово-кредитні установи та ін.;
- 5) згода на співпрацю місцевих органів влади.

Умови кластеризації визначаються рядом показників. Серед них: кваліфікована робоча сила, розвинена інфраструктура, багато підприємств-перевізників, попит на перевезення, наявність або відсутність підприємств суміжних галузей, умови, бар'єри для формування нових організаційних структур і характер конкуренції на ринку. Державна політика є підтримуючим фактором, який впливає на всі інші.

Під час створення організаційно-економічного механізму кластера, по-перше, мають бути конкретизовані основні (базові) функціональні його структури управління: механізм формування, ринкових механізм роботи та механізм використання транспортного потенціалу, по-друге, механізм прогнозування та планування діяльності, який стимулює працівників (мотиваційний механізм), фінансовий, зворотній механізм контролю і регулювання діяльності. Функції і сутність кожного з основних функціональних блоків організаційно-економічного механізму кластера, визначається відповідним етапом його життєвого циклу та розвитку. Так, на етапі створення основні ресурси кластера мають бути направлені на використання всіх передумов, потім формується механізм вивчення ринку (маркетингові дослідження) та використання транспортного потенціалу. На етапі початку здійснення діяльності кластера необхідно додати механізм прогнозування та планування діяльності, мотиваційний, зворотній механізм контролю і регулювання діяльності. Крім того, в цей час слід почати проектування і впровадження елементів фінансового механізму: самоокупності, ринкового ціноутворення, обліку і звітності, технічної підготовки та координації перевезень, контролю та регулювання. У міру подальшого здійснення діяльності кластера створюються елементи механізму контролю над роботою окремих підприємств, що за підтримки органів місцевої влади трансформується у функціональний організаційно-економічний механізм.

Особливості організаційно-економічного механізму з позицій різних наукових шкіл мають свою інтерпретацію, але до цього часу так і не має єдиного підходу до розкриття сутності цієї категорії. Так, В.Г. Козаченко розглядає організаційно-економічний механізм як інструмент управління, який є сукупністю управлінських елементів і способів їхньої організаційної, інформаційної, мотиваційної та правової підтримки, шляхом використання з урахуванням специфіки діяльності підприємства забезпечується досягнення певної мети заради чого, власне, і створюється відповідний механізм [2].

Найновіша ідея організаційно-економічного механізму сформульована Лео (Леонідом) Гурвіцем, Роджером Майерсоном та Еріком Маскіним, яким у 2007 році присуджена Нобелівська премія по економіці за внесок у теорію економічних механізмів. Організаційно-економічний механізм за Лео Гурвіцом задає множину виборів економічних суб'єктів, кожний із яких пов'язується з певним результатом. У цьому сенсі механізм формує систему стимулів і наближається до поняття «економічний інститут». Таким чином, формалізується поняття інституту на основі організаційно-економічного механізму.

му, проте інститут не може бути окремим механізмом. Л. Гурвіц зосереджує увагу на значенні інтеграції економічної теорії та теорії інститутів під час розв'язання проблем інституціонального проектування реформ: ефективний дизайн надбудов існуючих інститутів, нових інститутів, правил і механізмів примусу дотримання їх повинен містити у своїй основі аналіз поведінки людей у межах певних стимулів або механізмів [7]. Традиційно близька сприйняттю економістів така частина інституціональної структури, як організаційно-економічний механізм, нежиттєздатна без взаємозв'язку із соціальними інститутами глибшого рівня [1]. Організаційно-економічний механізм як основну складову розглядають з точки зору організації економічної діяльності в межах методологічних підходів нової інституціональної теорії до оцінки економічних процесів. Так, у працях Д. Норта, Л. Гурвіца, М. Олсона, М. Бюкенела економічний механізм розглядається, враховуючи організаційну складову.

А.А. Кульман стверджує, що «організаційно-економічний механізм – це певна сукупність або послідовність економічних явищ» [3]. Б.З. Мільнер, А.В. Півників, Д.Г. Львовчук [5; 9] під організаційно-економічним механізмом управління розуміють сукупність елементів організації процесу ухвалення рішення; системи розподілу і забезпечення ресурсами; основні способи дії на об'єкт управління, які відповідно до прийнятого розділення включають різні методи управління, наприклад, адміністративно-організаційні і економічні. Ці автори вважають, що «відповідно до розглянутого поняття, організаційно-економічний механізм управління повинен виконувати наступні головні завдання: забезпечення необхідної відповідальності за досягнення конкретних результатів, узгодження цілей, стимулювання і мотивацію учасників діяльності, розподіл і забезпечення ресурсів» [5].

У своїх роботах В. О. Федорович дає визначення організаційно-економічного механізму управління [10] як різнорівневої ієрархічної системи основних взаємозв'язаних між собою елементів та їх типових груп (суб'єктів, об'єктів, принципів, методів й інструментів і тому подібне), а також способів їх взаємодії, включаючи інтеграцію і дезінтеграцію, в ході і під впливом яких гармонізуються економічні стосунки (інтереси) держави, власників (учасників і акціонерів), кредиторів і персоналу, включаючи представників вищого менеджменту корпорації, і суспільства. Причому, кінцевий результат діяльності кожної ланки (або елемента) системи нижчого рівня служить початковим ресурсом для системи вищого рангу і тому подібне. Основною ознакою економічних систем будь-якого рівня є наявність реальних, вимірюваних взаємозв'язків тих або інших економічних чинників, які можна класифікувати і згрупувати. Якщо організаційно-економічний механізм управління порівняти з організаційно-економічним механізмом управління власністю як системою інтеграційної взаємодії учасників, то в обов'язковому порядку цей механізм включає сформовану учасниками систему цілей і ресурсних обмежень, а також систему показників економічної оцінки результативності, і має відповідне інформаційне забезпечення. При цьому його можна розглядати як системно структуровану сукупність норм правового, організаційного та економічного характеру, що дозволяють елементам системи раціонально взаємодіяти як усередині системи, так і із зовнішнім середовищем.

Б.А. Райзберг визначає організаційно-економічний механізм як «сукупність організаційних структур і конкретних форм і методів управління, а також правових форм, за допомогою яких реалізуються в економічні закони, що діють у конкретних умовах, процес відтворення» [8]. На його думку, система управління і механізм управління відрізняються. Різниця в тому, що механізм містить у собі методи, види, форми і функції управління. А система включає в свій склад ще й апарат управління, що виконує функції управління [10].

Під організаційно-економічним механізмом забезпечення конкурентоспроможності підприємства Т.А. Шилова розуміє сукупність методів і способів, які дають можливість підприємству мати стійке положення на ринку, залучати і зберігати споживачів при реалізації основної мети своєї діяльності [12]. На думку Н.В. Мішеніної, Е.В. Коваленко, комплексний механізм управління є сукупністю економічних, мотиваційних, організаційних і правових (політичних) способів цілеспрямованої взаємодії суб'єктів господарювання (суб'єктів підприємництва і науково-технічного розвитку) і впливу на їх діяльність, що забезпечують узгодження інтересів взаємодіючих сторін, об'єктів і суб'єктів управління» [6].

Завдання організаційно-економічного механізму сформуванню ефективної структури управління з метою координації роботи всіх підприємств кластера. Під впливом зовнішнього середовища та в результаті зміни завдань і методів роботи виникає необхідність у трансформації його структури. В цьому випадку це постійний процес визначення найкращої організаційної структури, що полегшують координацію дій окремих підприємств, їх проінформаність, раціональний розподіл завдань, відповідальності та повноважень. Організаційно-економічний механізм управління повинен встановлювати чіткий взаємозв'язок різних підприємств усередині кластера та забезпечити єдність їх поставлених цілей. Із здійсненням управління як процесу пов'язаний певний порядок виконання різних функцій, а також підготовки і прийняття ключових рішень. Формування механізму кластера передбачає створення ефективної управлінської складової, оскільки раціональна організація й управління визначають ефективність перевізного процесу. Вдосконалення потребує система освіти і підвищення кваліфікації управлінців і робочого персоналу у сфері транспорту.

Робота організаційно-економічного механізму розвитку кластера формування повинна бути направлена на істотну економію ресурсів і зростання доходності виробництва. Ефективне функціонування організаційно-економічного механізму кластера можливо за наявності сукупності ресурсів (правових, інтелектуальних, інформаційних, організаційних та фінансових), забезпечуючи виконання усіх його функцій.

Процес функціонування організаційно-економічного механізму роботи кластерів схематично представлений на рисунку.

**1. Підготовчий етап**

**2. Формування організаційно-економічного механізму**

**3. Функціонування та трансформація організаційно-економічного механізму**

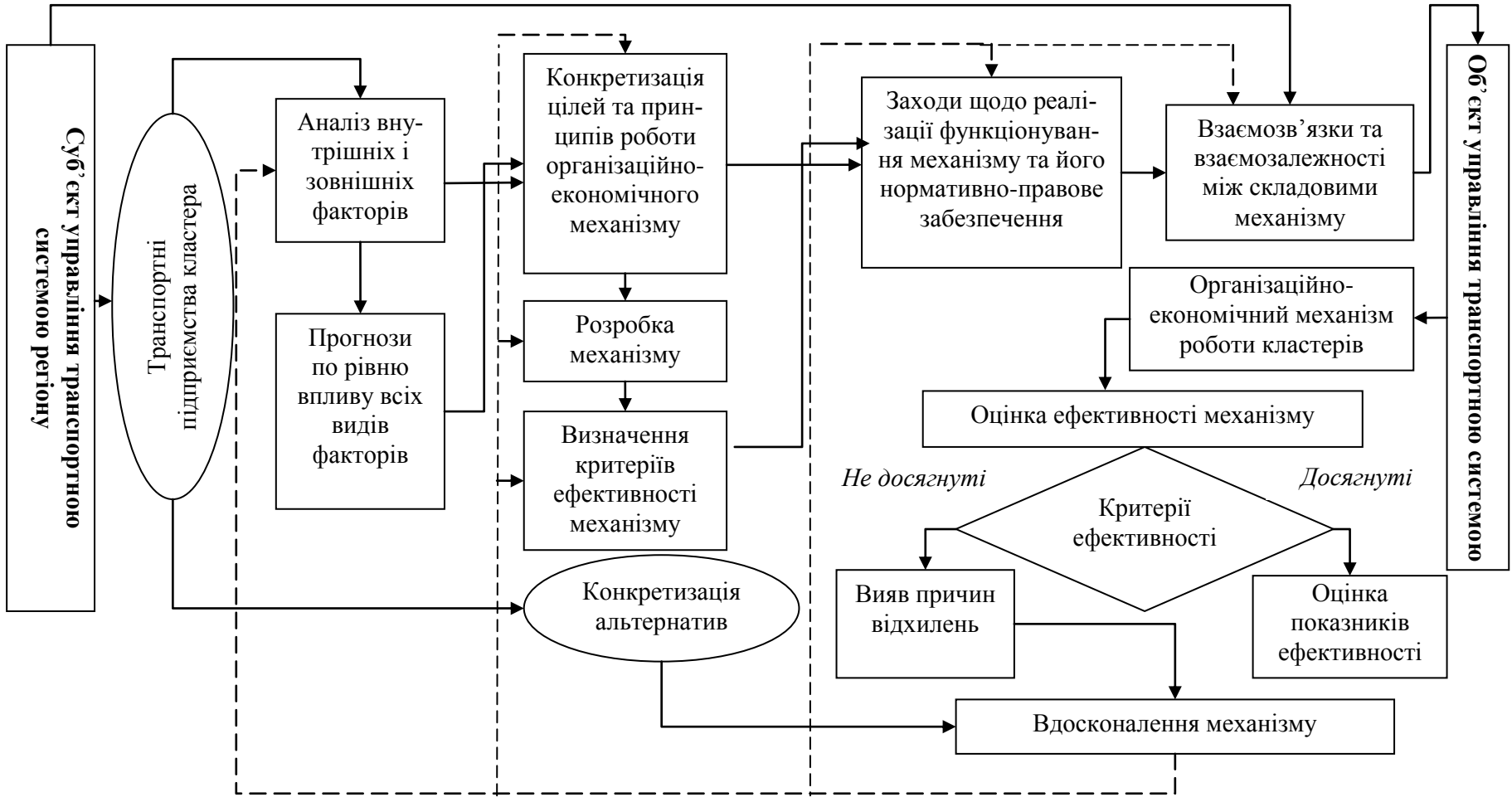


Рис. Процес формування та роботи організаційно-економічного механізму

Організаційно-економічний механізм розвитку транспортних кластерів є сукупністю структурних, організаційних, економічних і правових складових функціонування транспортної системи регіону. Забезпечення ефективної роботи механізму можна оцінити через виконання основних завдань кластера:

1. Здійснення науково-дослідної, експертно-аналітичної, консалтингової діяльності у сфері економіки транспорту, транспортної політики і стратегічного транспортного планування для органів місцевої влади, інших юридичних і фізичних осіб.

2. Вивчення й узагальнення вітчизняного і світового досвіду за напрямками наукових досліджень економіки автомобільного транспорту.

3. Залучення до співпраці ВНЗ, їх науково-педагогічних та інших працівників, студентів і аспірантів.

4. Сприяння розвитку української і міжнародної наукової співпраці у сфері економіки транспорту.

5. Організація і виконання дослідницьких проектів, що відносяться до економіки транспорту, транспортної політики і стратегічного транспортного планування.

6. Проведення незалежної експертизи, інформаційно-аналітична підтримка, надання консультаційних послуг діяльності з економіки транспорту, оцінки синергетичної (економічної, соціальної) ефективності транспортних програм і проектів, а також інших робіт прикладного характеру.

7. Моніторинг розвитку національної транспортної системи і потреби у перевезеннях, проведення фундаментальних і прикладних наукових досліджень.

8. Розробка практичних рекомендацій і подання пропозицій по врахуванню чинників розвитку національної транспортної системи і транспортної поведінки домогосподарств під час розробки економічної політики, заходів управління бюджетною, податковою, грошово-кредитною, інноваційною, інвестиційною, митною, зовнішньоекономічною та інших форм й інструментів економічної політики.

9. Організація спільної роботи з найбільшими транспортними асоціаціями і перевізниками по проектах, пов'язаних з гармонізацією інтересів влади та перевізників у сфері вдосконалення державного регулювання розвитку транспортної системи і ринків транспортних послуг.

10. Виконання досліджень з адаптації статистичних даних по індикаторах розвитку транспортної системи та транспортної поведінки населення і бізнесу до типових показників Організації економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР). Налагодження регулярної співпраці з профільними структурами ОЕСР у сфері гармонізації методик і стандартів моніторингу стану транспортної системи та транспортної поведінки домогосподарств регіону.

11. Взаємодія з громадськими об'єднаннями та міжнародними організаціями в рамках суспільної участі в обговоренні й узгодженні великомасштабних транспортних і транспортно-містобудівних проектів, програм розвитку міста; розробці стратегій соціально-економічного розвитку регіону в частині питань транспорту та дорожнього господарства.

12. Поширення результатів наукових досліджень, у тому числі шляхом підготовки необхідних методичних документів, наукової літератури, випуску наукових періодичних видань, публікації статей, проведення конференцій, семінарів, круглих столів. Здійснення заходів, направлених на підвищення кваліфікації фахівців у зв'язку з реалізацією значних транспортних проектів у регіоні та місті.

13. Координація міждисциплінарних досліджень з питань, що відносяться до економіки транспорту, транспортної політики і стратегічного транспортного планування.

14. Пропозиції для навчальних закладів щодо розробки освітніх програм з підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації фахівців у сфері транспорту для підвищення ефективності роботи транспортної системи регіону і міста.

**Висновки і пропозиції.** Таким чином, для розв'язання вищенаведених завдань організаційно-економічний механізм повинен відповідати таким умовам: узгодженість і збалансованість елементів, забезпечення розширеного відтворення, окупність витрат і рентабельність виробництва, стимулювання впровадження досягнень НТП, високий рівень мотивації, простота роботи механізму.

#### Список використаних джерел

1. Економічна енциклопедія: у 3 т. / [ред. кол.: С. В. Мочерний та ін.]. – К.: Академія, 2001. – Т. 2. – 848 с.
2. Козаченко Г. В. Організаційно-економічний механізм як інструмент управління підприємством / Г. В. Козаченко // Економіка. Менеджмент. Підприємництво: збірник наукових праць Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. Вип. 11. – Луганськ: СНУ ім. В. Даля, 2003. – С. 107-109.
3. Кульман А. А. Экономические механизмы / А. А. Кульман; пер. с фр.; под общ. ред. Н. И. Хрустальной. – М.: Прогресс; Универс., 1993. – 92 с.
4. Малицький А. А. Організаційно-економічний механізм управління підприємством: сутність та структура [Електронний ресурс] / А. А. Малицький. – Режим доступу: <http://intkonf.org/malitskiy-aa-organizatsiyoeconomichniy-mehanizm-upravlinnya-pidpriemstvom-sutnist-a-struktura>.
5. Мильнер Б. З. Управление территориально-производственными комплексами и программами их создания / Б. З. Мильнер, А. В. Кочетков, Д. Г. Левчук. – М.: Наука, 1985. – 232 с.
6. Мишенина Н. В. Внутренний экономический механизм предприятия. 2007 [Электронный ресурс] / Н. В. Мишенина, Е. В. Коваленко. – Режим доступа: <http://sumdu.telesweet.net/doc/lections/Vnutrenniy-ekonomicheskij-mehanizm-predpriyatiya/index.html>.
7. Попова О. Л. Сталий розвиток агросфери України: політика і механізми / О. Л. Попова. – К.: Ін-т екон. і прогнозування. НАН України, 2009. – 352 с.
8. Райзберг Б. А. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. М. Лозовский, Б. А. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 496 с.
9. Симкин Д. Г. Некоторые особенности развития организационно-экономического механизма управления регионом / Д. Г. Симкин // Вестник ОГУ. – 2009. – Август (№ 8 (102)). – С. 89.
10. Федорович В. О. Состав и структура организационно-экономического механизма управления собственностью крупных промышленных корпоративных образований / В. О. Федорович // Сибирская финансовая школа. – 2006. – № 2. – С. 45-54.
11. Черпак А. Є. Сутність та складові організаційного та економічного механізму управління корпораціями [Електронний ресурс] / А. Є. Черпак. – Режим доступу: <http://antiraid.com.ua/science/1200909271.html>.
12. Шилова Т. А. Организационно-экономический механизм обеспечения конкурентоспособности предприятия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.rusnauka.com/SND/Economics/10\\_shilova.doc.htm](http://www.rusnauka.com/SND/Economics/10_shilova.doc.htm).