

использовании электронной отчетности, а также рассматривает ряд недостатков, возникающих в процессе внедрения новой системы. Система подачи электронной отчетности получает все большее распространение среди предпринимателей Украины, как по инициативе самих предпринимателей, так и в результате законодательного принуждения. На сегодняшний день еще многие бухгалтера применяют традиционный способ сдачи отчетности и им очень сложно привыкнуть к новому программному обеспечению, однако подача электронной отчетности имеет ряд преимуществ. Использование электронной отчетности по-своему привлекательно для каждой из сторон: это экономия времени – отпадает необходимость выстаивать огромные очереди, что является преимуществом для предпринимателей (в основном для бухгалтеров); экономия ресурсов - персонал, который был мобилизован на приеме отчетности, можно переместить на проверку отчетности; нет необходимости подачи документации в бумажном виде, что уменьшает объем работы как для предпринимателей (уменьшает объем бумажной работы и экономит ресурсы), так и для государственных органов, все отчеты автоматически вносятся в базу данных, уменьшается число ошибок при подаче отчетов за счет первичного контроля. Основным недостатком электронной сдачи отчетности являются возможные технические неполадки. Однако, поскольку электронная отчетность еще не достаточно распространена на предприятиях Украины, то для уменьшения перегрузки сервера принятия отчетности необходимо провести компьютеризацию всех отделений контролирующих органов. Сдерживающим фактором перехода на новую систему является стоимость цифровой подписи и программного обеспечения, но на государственном уровне этот вопрос также постепенно должно решиться (бесплатная ЭЦП для ФЛП). Также спорным остается высвобождение трудовых ресурсов, которые были задействованы в приеме отчетности. В целом, внедрение системы подачи электронной отчетности позволяет получить положительные результаты в системе подачи отчетности предприятий при условии, если на государственном уровне вышеупомянутые изменения будут законодательно закреплены. Важным фактором массового внедрения данной системы в действие является то, что каждое предприятие может получить компетентные ответы на свои вопросы относительно пользования программным обеспечением.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЭЛЕКТРОННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ, ЭЛЕКТРОННЫЕ КЛЮЧИ, БАЗА ДАННЫХ, ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТ, ЭЛЕКТРОННАЯ ЦИФРОВАЯ ПОДПИСЬ

УДК 338.47

СИСТЕМО-ДІАЛЕКТИЧНИЙ ПІДХІД ДО АНАЛІЗУ ТРАНСПОРТНИХ КЛАСТЕРІВ

Базилюк А.В., доктор економічних наук
Хоменко І.О., кандидат економічних наук

Постановка проблеми. Підвищення інтенсивності інтеграційних процесів та активізація створення нових організаційних структур у формі кластерів визначають необхідність їх системного аналізу та виявлення діалектичних взаємозв'язків. Це дозволить сформувати концептуальну модель управління та розвитку транспортними кластерами. Інтегральні системні якості належать до основних характеристик кластерних формувань. А тому виявлення, систематизація, всебічне дослідження цих якостей створюють основу для комплексного розуміння їх сутності, формування стратегічних орієнтирів їх розвитку, побудови методологічних інструментів адекватного управління ними як складними системами.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Теоретичні аспекти формування, функціонування та розвитку кластерів в умовах ринку визначені такими вченими як Войнаренко М.П., Паламарчук О.М., Портер М.Е., Провізна В.Г., Соколенко С.І., Стеченко Д.М. та ін.. Розробки теоретико-методологічного та аналітичного характеру щодо філософських основ системного підходу викладені у працях Садовського В.Н., Кустовської О.В., Урманцева Ю.А., Умова А.И., Гур'янова А.Б. та ін.

Метою статті є узагальнення наукових досліджень та виділення діалектичних системних взаємозв'язків, що мають ключове значення для розвитку кластерів.

Виклад основного матеріалу. Транспортні кластери є відкритими економічними системами у формі незалежних, нелінійних та нерівноважних структур на ринку перевезень. В межах кластера транспортні підприємства прагнуть до самоорганізації у процесі еволюції. Взагалі транспортні кластери є складними структурами відкритими для потоків енергії та інформації, де мають місце прямі та зворотні позитивні і негативні зв'язки. У процесі своєї роботи транспортні кластери

функціонують у зовнішньому до них середовищі і підпадають під вплив зовнішніх чинників. Такі системи можуть мати багато варіантів подальшого розвитку. При переході на нову стадію розвитку виникають точки біфуркації (критичне значення параметрів нових станів системи). Як наслідок, в поведінці транспортних кластерів як нелінійних систем виділяються два незалежні типи поведінки: детермінована поведінка системи в цілому між біфуркаціями та стохастичні взаємозв'язки і взаємодії між елементами. Всередині кластеру відбувається обмін масою, енергією та інформацією (ентропією і негентропією), що впливає на його фрактальну структуру. Основною причиною таких переходів є нерівноважний стан систем у взаємодії між елементами і транспортними підприємствами. Негентропія, як вихідна інформація нейтралізує частину узагальненої ентропії, і дає системі впорядкованість. В процесі обміну маса і енергія можуть концентруватися або розсіюватися.

Розуміння сутності, ознак ситуативних змін, структурних взаємозв'язків і закономірностей перетворень транспортних кластерів дозволяють виявити і напрямки стратегічного управління цими змінами, адже однією з неодмінних умов стабільного функціонування будь-яких систем є ефективність процесів управління ними, здатність швидкої реакції на вплив зовнішнього середовища. Застосуванню системного підходу при дослідженні економічних систем присвячено багато досліджень вітчизняних та іноземних науковців.

М. Гвішиани стверджує, що згідно філософському принципу системності "явища об'єктивної дійсності розглядаються з позицій закономірностей цілого і взаємодії складових його частин". Автор також розглядає з точки зору філософії взаємодію об'єкту з середовищем, структурованість реальних об'єктів, їх стійкість, загальні закономірності їх функціонування" [1, с. 17].

У своїх роботах В.Н. Садовський висловлює думку, що суть принципу системності можна звести до наступних положень: 1) цілісний зміст об'єктів; 2) взаємозв'язок елементів об'єкту і даного об'єкту з безліччю інших об'єктів; 3) динамічна природа будь-якого об'єкту; 4) функціонування і розвиток об'єкту в результаті взаємодії з зовнішнім середовищем та внутрішні закономірності." [3, 4, 2, с.46–47, 3].

Системний підхід виник внаслідок бурхливого розвитку аналітичних підходів у науці, які все більше віддаляли від проблеми єдності та цілісності. Становлення системного підходу пов'язане з роботами О. О. Богданова (справжнє прізвище – Малиновський; 1873–1928). Він розглядав усі явища як безперервні процеси організації та дезорганізації, а рівень організації тим вищий, чим сильніше властивості цілого відрізняються від простої суми його частин (пізніше цю властивість назвали емерджентністю) [5]. Взагалі системний підхід як комплексне вивчення економіки як єдиного цілого з позиції системного аналізу розглядається у роботі [6]. Системний підхід до дослідження означає розгляд досліджуваних об'єктів як систем. А це у свою чергу передбачає аналіз взаємозв'язків у межах кожної системи" [7, с. 19]. О.В. Кустовська вважає, що системний підхід – один із головних напрямків методології спеціального наукового пізнання та соціальної практики, мета і завдання якого полягають у дослідженнях певних об'єктів як складних систем [8].

На основі проведених досліджень Ю.А. Урманцевим сформульовано закон системності згідно якого будь-який об'єкт є об'єкт-система і будь-який об'єкт-система належить хоч би одній системі об'єктів даного роду" [9, с. 48]. Системний підхід – це методологія дослідження об'єктів як систем вважає Гур'янов А.Б. При чому система включає дві складові: 1) зовнішнє оточення, що включає вхід, вихід системи, зв'язок з зовнішнім середовищем, зворотний зв'язок; 2) внутрішня структура – сукупність взаємопов'язаних компонентів, що забезпечують процес впливу суб'єкта управління на об'єкт, переробку входу в вихід і досягнення цілей системи [10].

Принцип системності означає, що будь-яке явище об'єктивної дійсності розглядається з позицій системного цілого і його закономірностей". "...В центрі системних досліджень знаходяться проблеми інтегрованої множин, взаємодії їх елементів, встановлення форм супідрядності різноманітних систем і підсистем [11, с. 16, 37]. Досліджувати який-небудь об'єкт системно – означає досліджувати його як ціле, що володіє деякою структурою, що складається з багатьох взаємозв'язаних елементів" [12, с. 33]. Системний підхід – напрямок методології наукового пізнання, згідно з яким кожна система є інтегрованим цілим навіть тоді, коли складається з підсистем [13]. А. Холл під системним підходом розуміє інтеграцію, синтез розгляду різних сторін явища або об'єкта [14]. Системний підхід – методологія наукового пізнання, в основі якої лежить розгляд об'єктів як систем, що дозволяє побачити досліджуваний об'єкт, як комплекс взаємопов'язаних підсистем, об'єднаних спільною метою, розкрити його інтегративні властивості, а також внутрішні та зовнішні зв'язки [15]. О.Остапчук у своїй праці відзначає, що системний підхід зумовлює "дослідження конкретного об'єкту управління як системи, що включає в себе всі складові елементи або характеристики організації як системи, тобто характеристики входу, процесу, виходу" [16]. На думку

С. Оптнера, системний підхід – це адекватний засіб дослідження і розробки не будь-яких об'єктів, що довільно називаються системою, а лише таких, котрі є органічним цілим [17]. Принцип системності вимагає розглядати будь-який об'єкт як систему і, в свою чергу, як елемент масштабнішої системи, а також враховуючи зв'язки та взаємозв'язків між елементами і підсистемами, що забезпечують цілісність об'єкту-системи" [18, с. 82]. Принцип системності визначає матерію як ієрархію різних рівнів і підсистем її організації. Будь-яка річ є системою речей нижчого рівня організації і окремим елементом речей більш високого рівня" [19, с. 33].

Закони діалектики, як прояв необхідного, загального, стійкого зв'язку між явищами або їх сторонами, є загальними по відношенню до законів конкретних наук, а закони конкретних наук по відношенню до законів діалектики є специфічними законами, тому закони діалектики як закони «природи, суспільства, мислення» володіють первинною значущістю для окремих, визначаючи загальне пізнавальне, методологічне значення як «загальний метод пізнавальної діяльності людей» [20].

Розвиток кластерів відбувається під дією загальних законів, що формулюються як закони діалектики (єдності і боротьби протилежностей, заперечення заперечення, переходу кількісних змін в якісних), у сукупності дії яких відбувається постійно повторюване якісне перетворення структури кластерів з метою досягнення максимального прибутку та задоволення потреб споживачів.

Взагалі, значення категорії «розвиток транспортних кластерів»:

1. Як процес, це:

- діалектично взаємопов'язаний між учасниками процес;
- динамічний процес безповоротного характеру, що трансформує функції, структуру і механізм функціонування кластера;
- неперервний процес хвилеподібного характеру, обумовлений процесом еволюції кластера, періодами зростань та спадів;
- комплексний, умовно результативний процес (залежно від суб'єктно-особової активності, конструктивності інтересів подолання протиріч і міри стійкості суб'єктів, активно включених в цей процес).

2. Як процес володіє рядом істотних ознак:

- зміна критичних і пікових періодів;
- опосередкованість внутрішнього та зовнішнього середовища;
- потенційною керованістю;
- постійним вдосконаленням, перетворенням взаємозв'язків, стадіальністю, поетапною послідовністю, безперервністю, мінливістю, циклічністю і безперервністю;
- у процесі зміни структури кластера ускладнюються процеси його управління.

Транспортні кластери характеризуються зворотністю процесів (криза змінюється зростанням), їх розвиток, як правило, нелінійний процес з можливими біфуркаціями і тому стан неможливо спрогнозувати на довгострокову перспективу.

3. Як явище, розвиток виявляє схожість ознак в групах понять: розвиток кластера і розвиток транспортного ринку; розвиток кластерів діалектично впливає на загальний розвиток транспортного ринку.

4. По суті своїй розвиток є істотним, необхідним рухом, зміною у часі, із збереженням його основної суті, яка визначається кінцевою метою функціонування, об'єктивної дійсності в ході відтворення кластера, що оновлюється, або з управлінням процесом саморуху в часі.

5. Розвиток зумовлює появу більш складної фрактальної структури кластера.

Взагалі розвиток транспортного кластера можна розглядати як процес об'єктивної реальності, який є результатом внутрішньої, діалектичної логіки, що пов'язує в єдине ціле окремі складові у процесі закономірної зміни етапів безперервного розвитку.

Сталий розвиток транспортних кластерів у процесі самоорганізації має ентропійні критерії, завдяки яким визначені умови і межі стійкості. Фрактальна структура транспортних кластерів є відображенням складних відносно відособлених нерівноважних об'єднань підприємств, які на зовнішню дію реагують самоорганізацією структур. Організація таких фрактальних структур відбувається у результаті появи нової локальної сукупності, що підпорядковує собі всі інші елементи свого рівня, з утворенням впорядкованих структур більш складного ієрархічного рівня. За правилом емерджентності властивості нової фрактальної структури більше, ніж математична сума властивостей елементів, що її сформували. У такій структурі міняється лише характер прояву базових властивостей: випадковий, або хаотичний міняється узгодженням спільних інтересів.

При вивченні транспортних кластерів важливо виявити їх системоутворюючі фактори в основі яких лежать протиріччя актуальні для забезпечення ефективного функціонування та розвитку. Взагалі транспортні кластери є цілісними системами робота яких забезпечується розв'язанням актуальних протиріч на ринку. Необхідність гармонізації інтересів перевізників та споживачів обумовлює інтеграцію транспортних підприємств кластери у формі системи, що дозволяє сформувати нове організаційне утворення з характерними йому параметрами, кращими функціональними якостями, внутрішніми взаємозв'язками між підприємствами та взаємодією кластера як системи із зовнішнім середовищем. Саме актуальність протиріч визначає структуру кластера та формування його як системи. Ринок у даному випадку є основним зовнішнім системоутворюючим фактором, що визначає ключові властивості та особливості функціонування транспортних кластерів на ринку перевезень.

В цілому транспортний кластер має складну структуру рівнів ієрархії по вертикалі. Кожне транспортне підприємство кластера є складовою більш складної системи, а саме транспортного ринку. Якісні характеристики перевезень підприємств кластера визначаються закономірностями розвитку ринку і специфікою роботи безпосередньо самих підприємств.

Аналіз механізмів об'єднання транспортних підприємств у більш складні системи – кластери дозволяє розкрити сутність їх цілісності як системи, виявити нові якості, що з'явилися у кластера, але яких не мали підприємства працюючи окремо. За онтологічною суттю принцип системності спрямований на вияв закономірностей об'єднання підприємств на ринку у кластери, механізмів та процесів створення таких нових систем з більш складною структурою, формування їх інтегративних якостей та форм. У визначенні основних цілей, тактики та стратегії роботи на ринку новостворених систем полягає діалектичний підхід системності за гносеологічним змістом. Цей принцип за організаційно-праксеологічним змістом виокремлює закономірності ефективної інтеграції та кооперації напрямків перевезень, нових видів транспортних послуг, координації перевізного процесу, появи нових робочих місць та комплексному розвитку таких складних систем як транспортні кластери. За зальнометодологічним змістом поєднання гносеологічного і праксеологічного при вивченні транспортних кластерів з позицій принципів системності дозволяє дослідити їх більш цілісно.

Висновки. Ключовою особливістю фрактальних структур транспортних кластерів є різке зменшення системної інформації в процесі самоорганізації без зниження надійності системи, що є головною їх цінністю. В процесі такого скорочення запам'ятовуються і зберігаються тільки ключові для кластерів параметри. В межах транспортних кластерів формуються лише ті властивості, які відповідають специфіці зовнішнього впливу, причому міра розвитку цих параметрів однозначно визначається мірою відкритості кластера по цих параметрах, тобто рівнем впливу на них зовнішнього середовища. Під впливом на окрему характеристику кластера із зовнішнього середовища у системі будуть переважати процеси дезорганізації, що змінюють структуру, яка відповідає окремим характеристикам, причому деградація відбуватиметься до рівня, відповідного новій мірі відкритості. Таким чином, якщо попит на окремий напрямок перевезення зменшується або зовсім відсутній, тоді кластер виявляється повністю закритим за цією характеристикою, ця властивість зникає, оскільки руйнується структура кластера, що викликані змінами потреб на ринку. У кластері залишаються лише ті властивості, яких потребує зовнішнє середовище. Лише ті властивості зберігаються і розвиваються, які потрібні в даний період споживачам. Коли відбуваються зміни у попиті на ринку тоді система самоорганізується, формується мультифрактал.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Гвишиани Д.М. Природа моделей и модели природы/ Под ред. Гвишиани Д.М., Новика И.Б., Пегова. С.А.– М.: Мысль, 1986. –270 с.
2. Садовский В.Н. Проблемы философского обоснования системных исследований / В.Н. Садовский // Системные исследования. Методологические проблемы. Ежегодник 1984.–М.: Наука, 1984. – С. 32-51.
3. Садовский В.Н. Основания общей теории систем: логико-методологический анализ./ В.Н. Садовский. – М.: Наука, 1974. – 280с.
4. Садовский В.Н. Системный подход и общая теория систем: статус, основные проблемы и перспективы развития / В.Н. Садовский // Системные исследования. Методологические проблемы. Ежегодник 1979. – М.: Наука, 1980. – с. 29-54.
5. Черноруцкий И.Г. Методы оптимизации в теории управления / И.Г. Черноруцкий. – Питер, 2004. – 255 с.

6. Горяїнов О.М. Теорія і практика дисципліни «Логістика» (для менеджерів): навчальний посібник./ О.М.Горяїнов. – Харків: НТМТ, 2009. – 522 с.
7. Уемов А.И. Системный подход и общая теория систем/ А.И. Уемов. – М.: Мысль, 1978. – 272 с.
8. Кустовська О. В. Методологія системного підходу та наукових досліджень: Курс лекцій / О.В.Кустовська. – Т. : Екон. думка, 2005. –124 с.
9. Тюхтин В.С. Система. Симметрия. Гармония / Под ред. В.С. Тюхтина, Ю.А. Урманцева. – М.: Мысль, 1988. – 318 с.
10. Гур'янов А.Б. Системний підхід до стратегічного управління підприємством/ А.Б. Гур'янов, О.А Гришко // Економіка підприємства. Вісник економіки транспорту і промисловості. –2011. – № 34.– с. 274-277.
11. Кузьмин В.П. Принцип системности в теории и методологии К.Маркса / В.П. Кузьмин. – М. Политиздат, 1986. – 399 с.
12. Заславская Т.И. К методологии системного изучения деревни /Т.И. Заславская // Социологические исследования. – 1975. – № 3. – С. 31-44.
13. Гурч Л. М. Логістика : Навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. /Л. М. Гурч. – К.: ДП «Видавничий дім «Персонал», 2008. – 560 с.
14. Hall A.D. A methodology for systems engineering / A.D. Hall. –Princeton. 1962, – 346 p.
15. Денисенко М. П. Організація та проектування логістичних систем: Підручник / за ред. проф. М. П. Денисенка, проф. П. Р. Левковця, проф. Л. І. Михайлової. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 336 с.
16. Остапчук О.Є. Системний підхід до управління та прийняття управлінських рішень/ О.Є. Остапчук//[Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://confiapv.at.ua/publ/konferenciji_2011/section_5/sistemnij_pidkhid_do_upravlinnja_ta_prijnjattja_upravlinskikh_rishen/11-1-0-787
17. Станфорд Л. Системный анализ для решения деловых и промышленных проблем / Л. Станфорд, С. Оптнер //Перев. с англ. С.П. Никанорова, 1967. – 213 с.
18. Кругликов Р.И. О методологии исследования молекулярных основ обучения и памяти / Р.И. Кругликов // Вопросы философии. – 1988. – № 7. – с. 81-92.
19. Воронцов И.В. Многозначность понятия "структура" и его методологическая роль /И.В. Воронцов // Материалистическая диалектика и системный подход. Л.: Изд-во ЛГУ. –1982. – 208с.
20. Шептулин А.П. Объективная и субъективная диалектика /А.П. Шептулин // Очерки по диалектическому материализму. – М., Наука. – 1977. – с.10-22.

РЕФЕРАТ

Базилюк А.В., Хоменко І.О. Системно-діалектичний підхід до аналізу транспортних кластерів. / Антоніна Василівна Базилюк, Інна Олександрівна Хоменко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.:НТУ – 2012. – Вип. 10.

В даній статті розглянуто системний підхід до взаємодії кластерів з середовищем, структурованість, їх стійкість, загальні закономірності та тенденції їх функціонування.

Об'єкт дослідження – організація та управління виробничо-господарською діяльністю транспортних кластерів.

Мета роботи – узагальнення наукових досліджень та виділення діалектичних системних взаємозв'язків, що мають ключове значення для розвитку кластерів.

Методи дослідження – теоретичні та емпіричні методи пізнання, аналіз і синтез.

Підвищення інтенсивності інтеграційних процесів та активізація створення нових організаційних структур у формі кластерів визначають необхідність їх системного аналізу та виявлення діалектичних взаємозв'язків. Це дозволить сформулювати концептуальну модель управління та розвитку транспортними кластерами. Інтегральні системні якості належать до основних характеристик кластерних формувань. А тому виявлення, систематизація, всебічне дослідження цих якостей створюють основу для комплексного розуміння їх сутності, формування стратегічних орієнтирів їх розвитку, побудови методологічних інструментів адекватного управління ними як складними системами.

Транспортні кластери є відкритими економічними системами у формі незалежних, нелінійних та нерівноважних структур на ринку перевезень. В межах кластера транспортні підприємства

прагнуть до самоорганізації у процесі еволюції. Взагалі транспортні кластери є складними структурами відкритими для потоків енергії та інформації, де мають місце прямі та зворотні позитивні і негативні зв'язки. У процесі своєї роботи транспортні кластери функціонують у зовнішньому до них середовищі і підпадають під вплив зовнішніх чинників. Такі системи можуть мати багато варіантів подальшого розвитку. При переході на нову стадію розвитку виникають точки біфуркації (критичне значення параметрів нових станів системи). Розуміння сутності, ознак ситуативних змін, структурних взаємозв'язків і закономірностей перетворень транспортних кластерів дозволяють виявити і напрямки стратегічного управління цими змінами, адже однією з невідмінних умов стабільного функціонування будь-яких систем є ефективність процесів управління ними, здатність швидкої реакції на вплив зовнішнього середовища.

Результати статті можуть застосовуватись для продовження теоретико-методологічних досліджень основних положень системного підходу, розв'язку нових і маловивчених проблем функціонування транспортних кластерів як систем.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – формування філософської сутності системного підходу до функціонування транспортних кластерів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДІАЛЕКТИКА, СИСТЕМНИЙ ПІДХІД, КЛАСТЕР, ТРАНСПОРТНІ ПІДПРИЄМСТВА.

ABSTRACT

Baziluk A.V, Khomenko I.O. System dialectical approach to the analysis of transport clusters. / Antonina Vasilivna Bazilyuk, Inna Oleksandrivna Khomenko // Management of projects, system analysis and logistics. – K.: NTU . – 2012. – Vol. 10.

The paper proposed approach of the systems to co-operating of clusters with an environment, structured, their firmness, general conformities to the law and tendencies of their functioning is considered in this article.

Object of study – organization and management of transport clusters virobniche-gospodarskoy activity.

Purpose – to generalization of scientific researches and selection of dialectical intercommunications of the systems, which have a key value for development of clusters.

Method study – theoretical and empiric methods of cognition, analysis and synthesis.

An increase of intensity of processes of integrations is activation of creation of new organizational structures in the form of clusters determine the necessity of their analysis of the systems and exposure of dialectical intercommunications. It will be allowed to form the conceptual model of management and development transport clusters. Integral qualities of the systems belong to basic descriptions of the cluster forming. And that is why an exposure, systematization, comprehensive research of these qualities, provide a basis for the complex understanding of their essence, forming of strategic of their development, construction of methodological instruments of adequate management by them as by the difficult systems.

Transport clusters are the open economic systems in the form of independent, nonlinear and fractal structures at the market of transportations. Within the limits of cluster transport enterprises aspire in the process of evolution. In general transport clusters are difficult structures opened for the streams of energy and information, where lines and reverse positive and negative copulas take place. In the process of the work transport clusters function in an external to them environment and are under influence of external factors. Such systems can have a lot of variants of subsequent development. In transition there are points on the new stage of development (critical value of parameters of the new states of the system). Understandings of essence, signs of changes of situations, structural intercommunications and conformities to the law of transformations of transport clusters allow to discover and directions of strategic management these changes, in fact one of necessary stable operating of any systems conditions there is efficiency of management processes by them, ability of rapid reaction on influencing of external environment.

The results of the article can be used for continuation of methodological researches of substantive provisions of approach of the systems, working out new and insufficiently known problems of functioning of transport clusters as systems.

Forecast assumptions about the object of study – forming of philosophical essence of approach of the systems to functioning of transport clusters.

KEYWORDS: DIALEKTIKA, APPROACH OF SYSTEMS, CLUSTER, TRANSPORT ENTERPRISES.

РЕФЕРАТ

Базилюк А.В., Хоменко І.О. Системно диалектичний підхід к аналізу транспортних кластерів. / Антонина Васильевна Базилюк, Інна Александровна Хоменко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.:НТУ – 2012. – Вип. 10.

В даній статті розглянуто системний підхід к взаємодії кластерів со середой, структурованість, їх стійкість, загальні закономірності і тенденції їх функціонування.

Об'єкт дослідження – організація і управління виробничо-господарською діяльністю транспортних кластерів.

Ціль роботи – узагальнення наукових досліджень і виділення диалектичних системних взаємозв'язків, котрі мають ключове значення для розвитку кластерів.

Методи дослідження - теоретичні і емпіричні методи пізнання, аналіз і синтез.

Повищення інтенсивності інтеграційних процесів та активізація створення нових організаційних структур в формі кластерів визначають необхідність їх системного аналізу і виявлення диалектичних взаємозв'язків. Позволять сформувати концептуальну модель управління і розвитку транспортними кластерами. Інтегральні системні якості належать к основним характеристикам кластерних формувань. А тому виявлення, систематизація, всебічне дослідження цих якостей створюють основу для комплексного розуміння їх сутності, формування стратегічних орієнтирів їх розвитку, побудови методологічних інструментів адекватного управління ними як складними системами.

Транспортні кластери являються відкритими економічними системами в формі незалежних, нелінійних і неравновесних структур на ринку перевезень. В межах кластера транспортні підприємства прагнуть к самоорганізації в процесі еволюції. Загалом транспортні кластери являються складними структурами відкритими для потоків енергії і інформації, де мають місце прямі і зворотні позитивні і негативні зв'язки. В процесі своєї роботи транспортні кластери функціонують во зовнішній к ним середі і піддаються впливові зовнішніх факторів. Такі системи можуть мати багато варіантів наступного розвитку. При переході на нову стадію розвитку виникають точки бифуркації (критичне значення параметрів нових станів системи). Розуміння сутності, ознак ситуативних змін, структурних взаємозв'язків і закономірностей перетворень транспортних кластерів дозволяють виявити і напрямки стратегічного управління цими змінами, адже одне з основних умов стабільного функціонування будь-яких систем це ефективність процесів управління ними, здатність швидкої реакції на вплив факторів зовнішньої середі.

Результати статті можуть застосовуватися для продовження теоретико-методологічних досліджень основних положень системного підходу, рішення нових і мало вивчених проблем функціонування транспортних кластерів як систем.

Прогнозні передположення стосовно розвитку об'єкта дослідження - формування філософської сутності системного підходу к функціонуванню транспортних кластерів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДІАЛЕКТИКА, СИСТЕМНИЙ ПІДХІД, КЛАСТЕР, ТРАНСПОРТНІ ПІДПРИЄМСТВА.

УДК 65.658

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ СТАБІЛЬНІСТЮ ТА ЕФЕКТИВНІСТЮ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Бідняк М.Н., доктор технічних наук,
Клещ А.М.

Постановка проблеми. За роки існування ринкових відносин в економіці України створено велику кількість підприємств, успішна діяльність яких є однією з важливих умов позитивного розвитку вітчизняної економіки. Суб'єкти підприємництва, безперечно, мають велику кількість переваг, які позитивно впливають не тільки на хід суто економічних, але і соціальних перетворень, що відбуваються у державі. На жаль не всі вітчизняні підприємства працюють стабільно. На їх діяльність впливають зміни, що відбуваються як у зовнішньому середовищі, так і у внутрішньому.

Забезпечення сталого розвитку національної економіки за умов існування ринкових відносин безпосередньо пов'язане з ефективністю фінансово-господарської діяльності вітчизняних підприємств. Функціонування сучасних українських підприємств проходить в умовах