

Як видно з таблиці 1 суб'єкту Б майже не потрібно вести ніякого обліку, тоді як підприємство А має вести управління даним проектом. Його кореспондуючі рахунки наведено в таблиці 2.

Таблиця 2.

**Кореспонденція рахунків по обліку спільної діяльності підприємства А**

Проводка	Зміст господарської операції
Д 301(СД) – К 634	Отримано гроші від партнера на здійснення спільної діяльності
Д 301(СД) – К 301	Переведено гроші на окремий рахунок для здійснення спільної діяльності
Д 152(СД) – К 631	Куплено основні засоби для ведення спільної діяльності
Д 10(СД) – К 152(СД)	Оприбутковано основні засоби для ведення СД
Д201 – (СД) К 631	Куплено матеріали на виробництво
Д 631 – К 301(СД)	Перераховано кошти з рахунку для ведення спільної діяльності з метою погашення заборгованості перед постачальниками
Д23 (СД) – К 201 (СД)	Витрачено на виробництво (СД) матеріали

Аналогічні проводки відповідно до стандартів використовуються і далі. Даний запис, з одного боку, зекономить час завдяки тому, що відпаде необхідність вести окремий баланс, а з іншого – спростить ведення даного обліку шляхом запровадження єдиної методології обліку спільної діяльності.

**Висновки і перспективи подальших розвідок.** Таким чином, особливо гострою лишається проблема запровадження окремого Положення (стандарту) бухгалтерського обліку (П(С)БО) «Спільна діяльність». Наявне П(С)БО 12 «Фінансові інвестиції» не може повною мірою задовольнити учасників спільної господарської діяльності як користувачів інформації. Цей стандарт є досить обмеженим і лише визначає такі два поняття, як «спільна діяльність» і «спільний контроль» і не розкриває повністю проблеми загальноприйнятої методології обліку спільної діяльності.

Використання наведених проводок дозволить спростити ведення обліку спільної діяльності підприємства. Крім того, наведені в статті рекомендації дадуть можливість не вести окремий баланс для обліку спільної діяльності, а відображати її результати у балансі одного з партнерів, який управлятиме діяльністю, а інший фактично здійснюватиме інвестиції у цю діяльність.

Досі є невирішеним питання щодо бухгалтерського та податкового обліку спільної господарської діяльності, коли одним із учасників є фізична особа, що може послужити темою для подальших досліджень.

**Література**

1. *Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 12 "Зобов'язання"*, затверджене наказом Міністерства фінансів України від 26 квітня 2000 № 91.
2. *Цивільний кодекс України* від 16.01.2003 № 435-IV.
3. *Міжнародні стандарти бухгалтерського обліку 2000* / Пер. з англ. За ред. С. Ф. Голова. – К.: «Альма-матер», 2000. – 1272 с.
4. *Резнікова В.В.* Проблемні аспекти здійснення спільної господарської діяльності в Україні / Резнікова В.В. // *Право України.* - 2005. - №2. - С. 48-51.
5. *Батіщев В.* Спільна діяльність: український варіант / Батіщев В., Дем'яненко Д. // *Бухгалтерія.* - 2003.- №10 (529).- С.68-69.
6. *Шестерняк М.* Окремі питання організації та ведення спільної діяльності / Шестерняк М. // *Наука молода.* – 2004. – № 2.–С.15.

УДК 338.47

**ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ КЛАСТЕРІВ ЯК СИСТЕМ**

*Базиліук А.В., доктор економічних наук,  
Хоменко І.О., кандидат економічних наук*

**Постановка проблеми.**

Транспортні кластери є досить складними формуваннями, а тому необхідно вивчити всі внутрішні та зовнішні їх зв'язки для адекватного та гнучкого управління ними. За суттю свого

створення транспортний кластер є самоорганізованою, а не штучною системою. При цьому ця система є відкритою, активно взаємодіє з іншими економічними системами регіону, має власну інституціональну складову. Складність вивчення цієї системи полягає у принциповій новизні її створення у порівнянні із територіально-виробничими комплексами, вільними економічними зонами та іншими видами економічних систем. Раніше основна увага при формуванні таких видів систем приділялася галузевому підходу, але на сьогодні доведено, що ефективний розвиток будь-якої системи можна забезпечити тільки за наявності співпраці органів влади, науково-дослідних установ та підприємств конкретної галузі. Можна зробити висновок, що беззаперечним фактом є те, що транспортний кластер, по-перше треба розглянути як самостійну систему, що прагне до саморозвитку, дослідивши при цьому внутрішні взаємозв'язки та взаємозалежності, а по-друге, вплив ряду факторів, що визначають його стійкий розвиток. А тому характеристика та економічний розвиток транспортної системи на основі управління системоформуючими зв'язками транспортного кластеру набуває особливої актуальності.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Особливості функціонування та розвитку кластерів розглянуто у працях І. Бураковського, М. Войнарєнко, І. Михасюка, М. Портера, С. Соколенка, В. Чужикова та інших. Методологічні основи та практичні аспекти функціонування транспорту відображені в працях вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як А.О. Абрамов, І.Я. Аксьонов, А.В. Базилук, В.П. Гудкова, В. М. Дмитрієв, Л.Г. Зайончик, В.В. Концева, Ю.Ф. Кулаєв, П. Р. Левковець, Є.К. Хануков, Є.М. Сич, В.Г. Шинкарєнко, В.М Шубко та багатьох інших.

**Цілі статті.** Метою статті є виявлення особливостей формування, функціонування та розвитку транспортних кластерів з позицій системного підходу для підвищення ефективності функціонування пасажирського комплексу.

**Основний матеріал.** Взагалі, кластер – це географічна концентрація близьких, суміжних або додаткових підприємств з власними каналами для бізнес-транзакцій, комунікацій з власною спеціалізованою інфраструктурою, певними ринками збуту та мають спільні можливості або загрози.

Всі ці види кластерів є системами. Система – множина взаємопов'язаних елементів, відокремлена від середовища й взаємодіюча з ним, як ціле. Основні загальні та специфічні риси транспортних кластерів як систем наведено у таблиці 1.

Взагалі існує декілька видів кластерів. Можна виділити такі основні з них. Промисловий район (наприклад в Італії) – це концентрація підприємств суміжних галузей, розміщених на близькій території. Бізнес-мережа може визначатися як сукупність підприємств, що об'єднані заради реалізації спільної підприємницької ідеї. При цьому територіальна близькість та виробнича кооперація не обов'язкові. За рахунок об'єднання така організація може набагато швидше і результативніше досягти поставлених цілей. Промисловий кластер (Портер 1990) – взаємодія підприємств у межах ланцюга "покупець-постачальник" та співпраця у створенні технологій, підвищення кваліфікації трудових ресурсів, вдосконалення каналів розподілу. Промисловий сектор може бути складовою кластеру та не має обмежень щодо територіального розміщення. Як правило, включає невзаємопов'язані підприємства.

*Таблиця 1*

**Загальні та специфічні риси транспортного кластеру як системи**

Ознака	Загальні риси	Специфічні риси
1	2	3
<i>1. Основні</i>		
Ієрархічність	Пріоритет інтересів системи більш широкого (глобального) рівня перед інтересами її компонентів; кожен компонент системи може розглядатися як система (підсистема) більш широкої глобальної системи	Система має певну ієрархію від екіпажу транспортного засобу, сукупності транспорту певного маршруту, транспорту певного виду до об'єднання підприємств
Емерджентність	цілі (функції) компонентів системи не завжди збігаються з цілями (функціями) системи.	функціонування підприємств у межах кластеру забезпечує доставку пасажирів до кінцевого пункту прибуття, чого не може досягти окреме підприємство

1	2	3
Мультиплікативність	і позитивні, і негативні ефекти функціонування компонентів в системі мають властивість множення, а не додавання.	Взаємозв'язки елементів кластеру нелінійні, а точніше фрактальні
Цілеспрямованість	діяльність системи підпорядкована певній цілі.	У межах кластеру всі учасники намагаються досягти максимальної ефективності своєї діяльності
Альтернативність	Альтернативність шляхів функціонування та розвитку.	Кожне підприємство розробляє власну стратегію розвитку
Стійкість		Навіть при різкій зміні зовнішніх факторів (зміни у законодавстві, негативні погодні умови та ін.) кластер не припиняє свого існування
<i>2. Пов'язані зі структурою</i>		
Централізація	із часом одна із складових системи стає домінуючою	Головною метою транспортного кластеру є перевезення пасажирів, а тому основними елементами є транспортні підприємства, але кластер має координаційний центр
Цілісність	первинність цілого по відношенню до частин: появи у системи нової функції, нової якості, органічно впливають зі складових її елементів, але не властивих жодному з них, взятому ізольовано.	Робота кожного підприємства окремо, а не співпраця у межах кластеру не дозволяє досягти такого рівня ефективності
Структурність	можлива декомпозицію системи на компоненти, встановлення зв'язків між ними	Між учасниками кластеру встановлюються сталі та довготривалі зв'язки
Диференціація	Складові системи не є взаємозамінними, наявна спеціалізація кожної функції	Кожне підприємство кластеру має свої особливості
<i>3. Пов'язані з ресурсами та особливостями взаємодії із середовищем</i>		
Комунікативність	існування складної системи комунікацій із середовищем у вигляді ієрархії	Зовнішнє та внутрішнє середовище коригує роботу системи
Перетворення енергії	Вхідний потік і процесі функціонування перетворюється на вихідний	Якісні транспортні послуги та максимізація прибутку є основним результатом діяльності кластеру
Від'ємна ентропія	Згідно другого закону термодинаміки при русі до стану рівноваги система прагне до максимальної ентропії. Відкриті системи можуть змінити це прагнення отримуючи вільну енергію. Це пластична функція самооновлення елементів робочих органів і систем організму	У процесі функціонування транспортний кластер намагається досягти максимуму ентропії

1	2	3
Адаптивність	прагнення до стану стійкої рівноваги, яке передбачає адаптацію параметрів системи до мінливих параметрами зовнішнього середовища (проте «нестійкість» не у всіх випадках є дисфункціональною для системи, вона може виступати і як умови динамічного розвитку).	Система здатна змінювати свої характеристики роботи
Надійність	функціонування системи при виході з ладу однієї з її компонент, збереженість проектних значень параметрів системи протягом запланованого періоду.	Кластер намагається функціонувати за будь-яких умов, але більша надійність досягається для перевезень, які дотуються із бюджету
Інтерактивність	здатність до взаємодії та діалогу	Транспортний кластер активно взаємодіє із іншими системами
Інтегративність	наявність системоутворюючих, системозберігаючих факторів	Є спільна мета, яка об'єднує підприємства у межах кластеру
Еквіфінальність	здатність системи досягати станів незалежних від вихідних умов і визначаються тільки параметрами системи	Координація та злагоджена робота усіх учасників кластеру дозволяє отримати найкращі результати
Спадковість	сьогодення і майбутнє системи у певній мірі визначається минулим станом	Потенціал системи прямо пропорційно визначає ефективність його розвитку
Наявність кінцевої мети	об'єднання елементів у систему відбувається на основі спільної мети	За допомогою об'єднання підприємства швидше і простіше можуть досягти поставлених завдань
Циклічність розвитку	повторюваність станів	Економіка України є відкритою економічною системою, а тому на її складові однією із яких є транспортний кластер впливають світові економічні процеси, що відрізняються циклічністю
Розвиток	необхідна зміна системи, що визначається внутрішніми протиріччями	Зміни перевезень кількісного та якісного характеру
Ефект синергії	односпрямованість (або цілеспрямованість) дій компонентів посилює ефективність функціонування системи	Сума ефектів складових транспортних кластерів є мультиплікативною
Самоорганізація	процес упорядкування, що відбувається у системі за рахунок її елементів	Кластер має певну структуру, а кожний елемент виконує свої функції

Регіональний кластер (Енрайт 1992, 1993) – це промисловий кластер, учасники якого розташовані у територіальній близькості. Регіональні кластери включають територіально сконцентровані підприємства малого та середнього бізнесу однієї галузі, високотехнологічні виробництва, головну компанію та підпорядковані їй фірми. Регіональні кластери відносяться до категорії територіального прояву «виробничих каналів» Дерінгера та Теркла (1995 р.), «гнучкі виробничі комплекси» Скотта та Шторпера (1989 р.) та «інноваційний рівень» Майлата (1991 р.). При цьому, промислові райони є складовою регіональних кластерів, але основною складовою

промислового району є часто певна окрема галузь чи визначений сегмент ринку, а у регіональні кластери входять суміжні галузі.

Розгляд транспортних кластерів як систем дозволяє визначити їх цілісність, системність та організованість. При вивченні транспортних кластерів як систем особливу увагу необхідно звернути на взаємодію його складових. Структура це внутрішня організація системи, відображення внутрішнього порядку елементів, що у кінцевому випадку дозволяє виділити суттєві сторони кластеру. Крім того необхідно дослідити внутрішні взаємовідносини і відносини із більш складними системами, що здійснюють вплив на транспортний кластер. Згідно концепції Берталанфі основним при дослідженні транспортного кластеру є вивчення внутрішніх і зовнішніх взаємозв'язків та їх впливу на кінцеву діяльність.

#### **Висновки.**

Основними ознаками будь-якої системи є: комплексність та єдність дій, відносини та обмеження, вхід, вихід, процес, зворотній зв'язок. Єдність дій полягає у взаємозв'язках всіх учасників кластеру та взаємообумовленості трьох підсистем: організаційної, технологічної та фінансової, кожна з яких потрібна для сталого розвитку кластеру. Взагалі транспортний кластер включає транспортні підприємства, представників органів місцевої влади і НДІ, для ефективного функціонування якого потрібні сучасний рухомий склад, висококваліфіковані трудові ресурси, законодавча база, координаційно-логістичний центр. Основною системоутворюючою ознакою є підвищення ефективності перевезень пасажирів, оскільки всі учасники об'єдналися у кластер для досягнення цієї спільної мети. Таким чином, кластери це найбільш гнучкі та ефективні структури взаємодії підприємств, в основі яких кооперація та конкуренція і які є системами із певними характеристиками, а отже аналіз всіх взаємозв'язків дозволить виявити особливості їх функціонування.

#### **Література**

1. *Войнаренко М.* Конкуренція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні / М. Войнаренко // Економіст . – 2000.-№1.-С. 12-15.
2. *Підвищення конкурентоздатності економіки областей заходу та півдня України на основі формування нових виробничих систем (кластерів) / Під заг. ред. С.І. Соколенка.* – К.: Логос, 2005.- 495 с.
3. *Сич Є.М., Координаційно-логістичний центр як основа управління потоками кластерів/ Є.М. Сич, І.О. Хоменко // Тези доповідей четвертої міжнародної науково – практичної конференції “Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології” – Сер. “Економіка і управління”. – К.: ДЕДУТ. – 2008. – С.130-131.*
4. *Khomenko I.* Creation process of new organizational and structural formations – transport and economic clusters at the truckers market / I. Khomenko // Тези доповідей п'ятої всеукраїнської науково – практичної конференції “Економіка: сучасні проблеми та перспективи розвитку” (“Economics: Current Affairs and Development Prospects”) 23 березня 2007 р., м. Київ. – С.122-124.
2. *Сич Є.М.* Потенціал розвитку просторово - господарської структури транспортного ринку регіону / Є.М. Сич, І.О. Хоменко // Зб. наук. праць КУЕТТ. – 2005. – Випуск 7. – С.72-83.

УДК 005.25:658.871/878

## **ЕКОЛОГІЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ**

**Бай С.І., доктор економічних наук**

**Римар І.А.**

**Постановка проблеми.** Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується зростанням виробництва і споживання різноманітних благ, що призводить до збільшення видобутку природних ресурсів, забруднення навколишнього середовища, а як наслідок - погіршення якості життя людей. Пошук шляхів розв'язання даних протиріч, які виникли в більшості своїй внаслідок глобалізації світової економіки, є однією з головних проблем. При цьому відповідальність розглядається як економічна категорія, що обумовлена існуванням ряду законодавчих та нормативних документів, які передбачають прийняття зобов'язань з відшкодування можливої шкоди