

Степаненко В. – аспірант

Науковий керівник: д. е. н., доц.
Н. Лохман

Донецький національний університет
економіки і торгівлі імені Михайла
Туган-Барановського
м. Кривий Ріг, Україна

Впровадження кластерної політики у сфері морської транспортної інфраструктури

Забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України та ефективне управління нею має передбачати вчасне вдосконалення та гармонійний розвиток морської транспортної інфраструктури України відповідно до вимог світового ринку морських перевезень на підставі раціонального та ефективного управління матеріальним комплексом на всіх етапах експлуатації та розвитку.

Однією з головних організаційних структур у сфері управління морською транспортною інфраструктурою як у світі, так і у Європі є кластери. Досвід європейських країн демонструє ефективність та закономірність появи різних видів кластерів. Наразі створення кластерів стало важливою частиною державної політики європейських країн. Так було утворено «Європейський Кластерний Меморандум» (2008 р.) [1] та «Віденський Маніфест Кластеризації» (2012 р.) [2], які встановили кластерну політику як головний механізм підвищення конкурентоспроможності економік країн-членів ЄС та охарактеризували відповідні пріоритети програм національного розвитку.

Яскравим прикладом формування кластерів є країни-члени Європейського Союзу, де вже більше десяти років існують кластери у морському секторі. Так у Зеленій книзі «Майбутня морська політика Союзу: європейське бачення океанів та морів» [3] вказується, що привабливість та конкурентоспроможність морських секторів може бути підвищена за умови спільного розуміння взаємодії між ними, тобто створення морських кластерів [4]. Ця ж ідея відзначається у документі «Комплексна морська політика для ЄС», яка була підготовлена Європейською комісією [5]. Зокрема досвід країн-членів ЄС демонструє реформи, що передбачають співробітництво морських портів, внутрішніх портів, сухих портів та інших інфраструктурних об'єктів (табл. 1).

Таблиця 1

Приклади кластеризації морських портів країн Європи

Країна	Кластер	Порти
Нідерланди	Зеландські морські порти	Вліссінген та Тернеузен
Бельгія та Нідерланди	Порт Північного моря	Гент та Зеландські морські порти
Данія та Швеція	Порт Копенгаген-Мальме	Копенгаген та Мальме
Франція	Порт Нормандії	Кан-Уїстрім та Шербур
	ГаРоПа	Ле Гавр, Руан та Париж
Фінляндія	Хаміна-Котка	Хаміна та Котка
Італія	Створено 15 регіональних органів управління портовою системою	Згруповано 23 портові адміністрації

Джерело: складено на основі [6, 23].

У загальному процесі розвитку транспортного сектора формується європейська мережа транспортних та логістичних кластерів [7]. Дані процеси реалізуються самими портовими адміністраціями чи стимулюються національними або ж регіональними органами влади [8].

Розглянувши морські кластери країн-членів Європейського Союзу, можна визначити, що як правило, до складу цих кластерів входять: порти та термінали, суднобудівні та судноремонт-

ні підприємства, підприємства з виробництва морського обладнання, пов'язаних постачальників промисловості, судноплавні компанії, морські страхові компанії, освітні установи у морській сфері, науково-дослідницькі центри та проектно-конструкторські підприємства, державні структури як на національному, так і на регіональному рівнях тощо.

Найпоширеніші принципи створення морських кластерів у Європі наступні [9, 25]:

1. «Top-Down» («згори донизу»). Згідно даного типу кластера, то ініціатором виступає уряд держави і морський кластер отримує значну підтримку від влади (Німеччина).

2. «Bottom-Up» («знизу догори»). Стосовно цього типу морського кластеру ініціатором виступають великі компанії або галузеві об'єднання (Норвегія).

3. «Combination play» («комбінований»). Даний тип кластеру передбачає комбінацію перших двох типів, тобто морський кластер формується спільними зусиллями державних установ та приватного сектора, а також передбачає використання різних форм державно-приватного партнерства (Нідерланди).

Для морської транспортної інфраструктури України найбільш перспективним є «комбінований» принцип формування кластерів, оскільки він передбачає активізацію державно-приватного партнерства та акцентує увагу на узгодженості рішень стратегічних завдань розвитку галузі і регіону за допомогою реалізації кластерної політики.

Європейський досвід формування кластерів демонструє, що реалізація розвитку кластеру набуває різних форм та забезпечує низку заходів державної підтримки (табл. 2).

Таблиця 2

Досвід формування кластерів у європейських країнах

Країна	Особливості утворення	Заходи державної підтримки
Німеччина	Співробітництво малих, середніх та великих підприємств	Стимулювання розвитку високих технологій. Сприяння консолідації дій промисловості та науково-дослідницьких центрів. Фінансування кластерів з федеральних та місцевих джерел
Франція	Концентрація підприємств навколо великого підприємства	Централізоване управління інноваційною діяльністю. Стимулювання НДДКР для потреб галузі. Бюджетне асигнування наукоємних видів діяльності. Зниження податків на інвестиції у НДДКР
Італія	Концентрація малих та середніх компаній у певній території. Гнучка та рівноправна співпраця компаній	Забезпечення пільг при експорті товарів. Залучення інвестиційних ресурсів. Регулювання ринку праці, заохочення зростання кадрового потенціалу
Фінляндія	Співробітництво малих, середніх та великих підприємств	Формування системи співробітництва дослідницько-наукових інститутів та галузі. Підвищення сфер розвитку людського потенціалу

Джерело: складено автором на основі [10, 73–74].

Для реалізації кластерної стратегії в українській економіці слід використати досвід Німеччини, Італії та Фінляндії, оскільки особливостями формування кластерів у цих країнах є гнучка та рівноправна співпраця малих, середніх та великих підприємств, при цьому, державна підтримка повинна бути ключовим фактором. Зокрема, слід вжити такі заходи: сформулювати програму стратегічного розвитку України та її регіонів на основі створення кластерів; розробити нормативно-правову підтримку кластерів; провести ґрунтовні дослідження для визначення пріоритетів формування національних та регіональних інноваційних виробничих кластерів в Україні; розробити механізм надання позик та пільгового оподаткування підприємствам, які впроваджують програми НДДКР; забезпечити централізоване регулювання інноваційною діяльністю, фінансувати наукоємний бізнес з державних та місцевих джерел; сформувати систему взаємодіяння науково-дослідницьких інститутів та морської транспортної інфраструктури; сприяти розвитку міжнародного співробітництва України у формуванні кластерів тощо.

Ключовою складовою вдалого кластеру є інноваційна спрямованість цього кластеру. Одним з головних завдань кластеру є раціоналізація процесу використання існуючого потенціалу

регіону та галузі. У порівнянні з іншими видами організаційного управління, кластер поєднує зусилля влади, науки та підприємництва за принципом територіального розташування. Це формує перспективу для швидкого, ефективного та рішучого розроблення, прийняття та впровадження інноваційного рішення.

Джерела та література

1. The European Cluster Memorandum. URL: http://www.vinnova.se/upload/dokument/VINNOVA_gemensam/Kalender/2008/Klusterkonferens_jan08/European%20Cluster%20Memorandum%20Final.pdf (дата звернення: 12.09.2020)
2. Vienna Cluster Manifesto. URL: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/316/attachments/1/translations/en/renditions/pdf> (дата звернення: 12.09.2020)
3. Green Paper: Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas. Brussels, 2006. Vol. 2. 689 p.
4. Сообщение Комиссии Европейскому парламенту, Совету, Европейскому экономическому и социальному комитету и Комитету по делам регионов. Комплексная морская политика для Европейского союза. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902168991> (дата звернення: 12.09.2020).
5. Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas. URL: http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/166029_en.htm (дата звернення: 12.09.2020).
6. Local Governments and Ports. International Transport Forum. *OECD*. 2017. 42 p.
7. Кластери водної транспортної логістики (портові кластери). URL: <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/> (дата звернення: 12.09.2020).
8. Verhoeven P. Economic Assessment of Management Reform in European Seaports. *PhD Thesis*. Antwerpen: University of Antwerpen, 2015.
9. The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors. *Commissioned by the European Commission (DG MARE)*. 2008. 42 p.
10. Меньшенина И. Г., Капустина Л. М. Кластерообразование в региональной экономике: монография. Екатеринбург: Изд-во УГЭУ, 2008. 154 с.

Степанов А. – магістрант

Науковий керівник: к. пед. н., доц.
Р. Кубанов

Відокремлений структурний підрозділ
«Інститут інноваційної освіти
Київського національного
університету будівництва і
архітектури», м. Київ, Україна

Стратегічне управління підприємством: загальна характеристика

Актуальність теми полягає в тому, що реформування економіки України визначило нові умови і принципи функціонування на ринку товарів та послуг. Сьогодні результати діяльності суб'єктів підприємницької діяльності залежать значною мірою від використання ефективних ринкових механізмів управління та розвитку. Проте тривала криза, низький рівень матеріально-технічної бази виробництва, не дають можливості повною мірою покращити макро- і мікропоказники та підвищити конкурентоспроможність продукції як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках.

Вітчизняне виробництво сьогодні характеризується далеко не повним використанням факторів управління, які забезпечують підвищення його ефективності, удосконалювання структури, впровадження новітньої технології і сучасних методів управління виробництвом. За