

удосконалення системи державної підтримки малого підприємництва з боку держави. Розробка та реалізація таких заходів стануть вагомим кроком до стрімкого розвитку економіки країни, наближення до європейських стандартів і загального покращення рівня добробуту населення в країні.

Список використаних джерел:

1. Гацька Л. П. Проблеми фінансового забезпечення малого бізнесу в Україні / Л. П. Гацька, В. Л. Журавський // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2005. – Економіка 80. – С. 37-40.

2. Кугій А. А. Структурний аналіз фінансового забезпечення малого підприємництва / А. А. Кугій, С. М. Сокотенюк // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ev.fmm.kpi.ua/article/viewFile/45521/41698>.

3. Ломачинська І. А. Формування джерел фінансового забезпечення розвитку суб'єктів малого підприємництва / І. А. Ломачинська // Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова. – 2012. – Т. 17. – Вип. 3-4. – С. 37-43.

4. Малий бізнес в Україні займає 5-6 % ВВП [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://fortetsya.org.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=565:-5-6-&catid=18:press&Itemid=22.

5. Финк Т. А. Малый и средний бизнес: зарубежный опыт развития / Т. А. Финк // Молодой ученый. – 2012. – № 4. – С. 177-181.

Новікова К.В.

аспірант,

Державний університет інфраструктури та технологій

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОЗДАТНОСТІ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

На сьогодні проблема конкурентоспроможності портових підприємств стоїть досить гостро. Оскільки в умовах ринкових відносин та загострення конкурентної боротьби в лідируючих позиціях залишаються тільки ті підприємства, які здатні до швидких змін в організації управління, до постійного оновлення виробництва, впровадження інновацій, постійного поліпшення якості та характеристик послуг.

Так, наприклад, стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року орієнтована і на забезпечення щорічної переробки 210 млн. тонн вантажів, і на підвищення до 75-80 відсотків ефективності використання перевантажувальних комплексів морських портів; і на створення потужностей для переробки у морських портах не менш як 250 млн. тонн вантажів на рік і забезпечення ефективного розвитку об'єктів портової інфраструктури [1]. Окресленні завдання, за умови

ситуації яка сформувалась на сьогоднішній день в портовому господарстві України, вимагає вибудовування розгорнутої стратегії підвищення конкурентоспроможності вітчизняних морських портів і морських транспортних вузлів, адже окреслене питання є досить злободенним протягом вже декількох десятків років, проте до цих пір, незважаючи на вжиті заходи, залишається невирішеним.

Сучасні умови ведення бізнесу диктують свої правила, які при розробці конкурентної стратегії пропонують орієнтуватися на отримання додаткових конкурентних переваг внаслідок реалізації потенціалу партнерських відносин. Аналіз існуючих тенденцій показує, що сьогодні при виборі форми інтеграції зусиль компанії все частіше віддають перевагу кластерного підходу.

Найбільш повно відображає сутність даного поняття трактування М. Портера, який вважається основоположником кластерного підходу. Він зазначає, що кластер – це група географічно сусідніх взаємопов'язаних компаній і пов'язаних з ними організацій, що діють в певній сфері, що характеризуються спільністю діяльності та взаємодоповнюють один одного [2, с. 258].

Визначальним у високій конкурентоспроможності кластерних формувань є:

- з одного боку – використання конкурентних переваг територій, на яких концентрується те або інше виробництво (наявність та якість ресурсів, кваліфікація і вартість робочої сили, територіальне розміщення, природно-кліматичні умови тощо), що дає змогу використати дані переваги для виробництва конкурентоспроможного продукту й підвищення доходів жителів і бюджетів цих територій. З такого погляду кластери виконують функцію своєрідних «точок зростання» регіональних економік, а подекуди й держав у цілому;

- з іншого боку – посилення конкурентних переваг через налагодження прямих зв'язків між учасниками кластера (як формальних, так і неформальних), що формуються для спільної діяльності з великотоварного виробництва конкурентоспроможного і продукту – окремих учасник без співпраці з іншими та спеціалізації не може налагодити ефективне виробництво. Одночасно це й конкуренція партнерів та інтенсивний обмін інформацією і взаємними вимогами, які спонукають їх до запровадження інновацій [3, с. 6].

Кластерний підхід, на думку вчених, є найбільш ефективним в щодо забезпечення конкурентоспроможності морського порту регіону, оскільки дозволяє створити структуру, в якій всі учасники набувають додаткові конкурентні переваги за допомогою сукупного впливу ефектів масштабу і синергії. Даний підхід передбачає розвиток інтеграційних зв'язків між морським портом, промисловими, транспортними та іншими

підприємствами регіону, структурами регіональної влади, консалтинговими підприємствами і транспортно логістичними системами, результатом якого є створення промислово портового кластера [4, с. 222].

Окреслені умови ведення бізнесу вже прийняті більшістю країн світу: як відзначають дослідники, сьогодні з 31 європейської країни вже 26 мають національні кластерні програми. Спочатку кластеризації піддалися базові галузі промисловості Старого Світу, а саме енергетика, виробництво машин та устаткування, сільське господарство, виробництво ліків і товарів народного споживання. Досягнувши певного рівня розвитку в даних галузях, керівництво ЄС зробило акцент на створенні кластерів у сфері послуг, ключовим аспектом стало створення транспортно-логістичних кластерів. Європейська мережа морських кластерів є найбільш відомою світовою кластерною організацією в морському транспорті. Інституційною основою для кластеризації економіки ЄС є «Маніфест кластеризації в країнах ЄС» (2006 р) і «Європейський кластерний Меморандум» (2008 р) [5, с. 85].

Отже, передовий європейський закордонний досвід свідчить, що в основі конкурентоспроможності портових підприємств однією з найбільш вагомих складових є здатність системи портового господарства повною мірою використовувати синергію з іншими транспортними вузлами та іншими учасниками в рамках логістичних мереж і транспортно-логістичних кластерів, частиною яких вони є.

Список використаних джерел:

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.
2. Конкуренция / М. Е. Портер. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 608 с.
3. Кропивко М. Ф. Концептуальний підхід до кластерної організації та управління розвитком агропромислового виробництва / М. Ф. Кропивко // Економіка АПК. – 2010. – № 11. – С. 3-13.
4. Бережной А. В. Организационно-экономический механизм обеспечения конкурентоспособности морского порта региона: методология формирования и инструментарий реализации / А. В. Бережной // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2014. – № 2. – С. 220-229. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Mimi_2014_2_21.
5. Бережной А.В. Кластеризация морских портов Крыма как инструмент повышения конкурентоспособности / А. В. Бережной // «Экономика и управление». – 2014. – № 2. – С. 84-90.