

Ще однією стороною клієнтоорієнтованості є злагоджена робота всіх підрозділів та якість внутрішніх послуг. Політика внутрішньої клієнтоорієнтованості повинна орієнтуватися на стан внутрішнього середовища компанії, яке тісно пов'язане з культурою та ментальністю, зміна яких неможлива без цільових програм навчання співробітників і налагодження корпоративних бізнес-процесів [5].

Таким чином, розвиток внутрішньої клієнтоорієнтованості сприяє розвитку внутрішньої культури підприємства, що дозволяє всім співробітникам рухатися в одному напрямку направленою на досягнення задоволеності клієнта та стає основною аксіомою корпоративної культури підприємства.

Література.

1 Андрощук Сергій. Реформа на високому старті /Андрощук Сергій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://magistral-uz.com.ua/articles/reforma-na-visokomu-startitt.html>

2 Дикань В.Л. Процеси формування стратегії діяльності корпоративних інтегрованих структур /В.Л. Дикань// Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». -2014. – Вип. 9. – Частина 3. –С. 88-91.

3 Прохорченко А.В. Концептуальні підходи до управління пропускнуою спроможністю залізничної інфраструктури в умовах конкуренції на ринку перевезень /А.В. Прохорченко // Залізничний транспорт України. – 2013. – Вип. 3/4. – С. 63-65.

4 Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/m=all.structure.tomorrow&lng=uk>

5 Дикань В.Л. Економічна культура: зміст, функції, історичний аналіз /В.Л. Дикань, В.В. Компанієць // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. - Вип. 24. - С. 193-199.

ОСОБЛИВОСТІ СТВОРЕННЯ ТА ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ КЛАСТЕРІВ

Хоменко І. О., к.е.н., доцент

Чернігівський національний технологічний університет

Світова практика почала успішно використовувати кластеризацію для комбінації кооперації з конкуренцією. Вона почала свою діяльність 1968 року, коли був створений Генеральний директорат з регіональної політики. Світовий досвід дає зрозуміти, що економіка країни, яка базується на кластерах є привабливою в усіх планах(мається на увазі інвестиційних,інноваційних).

Суть кластерного підходу полягає в тому, що він приділяє увагу мікроекономічному середовищу (а також в соціальному і територіальному), саме це призводить до виникнення агломераційного ефекту. Крім того завдяки

йому стимулюється регіональний розвиток, а саме: підвищення зайнятості населення, висока конкурентоспроможність, зростання доходів до бюджету.

Транспортний кластер являє собою виробничий об'єкт, який контролює, поєднує і збалансовує діяльність різних видів транспорту та виконання ланцюга функцій, таких як митні процеси, сортування вантажних партій, зберігання вантажу, перевантаження вантажу з одного виду транспорту на інший. Крім вантажопотокових організацій транспортно-логістичний кластер здійснює безліч сервісних, комерційних та інформаційних послуг [1-2].

Майже всі країни ЄС на даний час використовують кластерний підхід. Як свідчить їх досвід, то найкращу конкурентоспроможність складають ті кластери, які поєднують у собі три компоненти партнерства: держава, наука і бізнес.

Діяльність сучасних транспортних кластерів постійно потребує інвестиційної підтримки, тому вкрай необхідне залучення механізму державно-приватного партнерства. Таке партнерство широко використовується зарубіжними країнами. Їх досвід дозволяє виділити 4 типи кластерної політики за підтримки держави:

1) Інформативна – держава допомагає сторонам зійтися між собою, але у фінансовому плані залишається осторонь.

2) Підтримуюча – крім каталітичної функції, держава являється інвестором інфраструктур регіонів, забезпечує стимулювання розвитку кластерів.

3) Директивна – до підтримуючої функції додаються спеціальні програми, які через розвиток кластерів трансформують спеціалізацію регіонів.

4) Інтервенціоністська – до директивної функції додається відповідальність за прийняття рішень та майбутні можливі ризики, за допомогою обмежень і регулювання.

Формування транспортних кластерів повинно відбуватися з врахуванням переваг регіону в плані конкуренції, майбутніх перспектив, можливих змін в майбутньому. Кластери не можуть створюватися штучно, адже одну з головних ролей відіграє ресурсна забезпеченість регіону та вдосконалення активності ділових мережних стосунків. Взаємозв'язки компаній, що входять до складу кластеру поділяються в залежності від виду активності на економічні та технологічні. Технологічні види діяльності включають в себе транспортування створеної продукції клієнту. Такі підходи дозволяють зменшити витрати, базуються на комерційних інтересах та конкурентності. При такій тенденції створення одразу виявиться багато переваг, наприклад [3-5]:

- Кластери дозволять збільшувати обсяги вантажоперевезень і надавати більш якісні і конкурентоспроможні транспортні послуги, нарощуючи масштаб клієнтської бази і, разом з тим, зменшуючи витрати на одиницю продукції і надані послуги.

- Кластери забезпечують широке використання інноваційних технологій у вантажопереробці і вантажних операціях.

- Завдяки поєднанню різних зацікавлених підприємства різної транспортно-логістичної спеціалізації забезпечується гнучкість цього процесу.

- При розширенні діяльності транспортно-логістичних кластерів

створюються нові робочі місця і відкривається більше перспектив для розвитку бізнесу.

- Раціональність і ефективність використання ресурсів забезпечується завдяки злагодженості та об'єднаності багатьох секторів на здійснення одного виду діяльності [6].

В Україні транспортні кластери лише розвиваються, але потенціал для подальшого розвитку країна має достатній. Для нашої держави доцільною є європейська модель транспортно-логістичних кластерів заснована на малому і середньому бізнесі. Державна політика по відношенню до кластеру здійснюється на рівні місцевого самоврядування, відкритий доступ до всієї інформації і кооперація між окремими виробниками.

Література.

1. Хоменко І.О. Формування та розвиток транспортних кластерів: теорія і практика / І.О. Хоменко. – Чернігів: Чернігівський державний інститут права, соціальних технологій та праці, 2011. – 203 с.

2. Стійкий розвиток регіонів України на базі кластеризації (теоретико-методологічний аспект) / [ред. К.Ф. Ковальчука та ін.]. – Дніпропетровськ: ІМА-прес, 2012. – 280 с.

3. Хоменко І.О. Кластерна стратегія розвитку економіки регіону: монографія / І.О. Хоменко, В.П. Ільчук, І.В. Лисенко. - Чернігів: ЧНТУ, 2013. – 367 с.

4. Економічна теорія. Практикум / [А.В. Базилюк, Ж.В. Дерій, В.В. Концева, І.О. Хоменко]. – К.: ЦУЛ, 2012. – 312 с.

5. Хоменко І.О. Особливості формування та функціонування транспортних кластерів як систем / І.О. Хоменко, А.В. Базилюк // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2011. – Вип. 8. – 244-248с.

6. Хоменко І.О. Синергетичний ефект взаємодії підприємств у межах кластеру / І.О. Хоменко // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2011. – Вип. 24. – 430-433с.

БІЗНЕС-ІНКУБАТОРИ – ІНСТРУМЕНТ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОЛІТИКИ ІМПОРТОЗАМІЩЕННЯ В УКРАЇНІ

Копайгородська І. Ю., студентка

Науковий керівник: Фісуненко П. А., к. е. н., доцент

ДВНЗ «Придніпровська державна академія будівництва та архітектури»

На фоні гострої економічної та політичної кризи в Україні актуалізуються питання з приводу імпортозалежності окремих галузей вітчизняної економіки. Адже фактор імпортозалежності гальмує самостійний розвиток, а також негативно впливає на держбюджет через зниження податкових надходжень та вплив на курс національної валюти.

Україна має високий потенціал, як ресурсний, так і інтелектуальний. Проте на даний час ми можемо спостерігати, що цей потенціал не використовується в