

Тимощук О. М., Мельник О. В.

ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ РЕАЛІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ РІЧКОВИХ ПОРТІВ

У статті визначена роль річкових портів в логістичному ланцюзі постачань транспортної системи України. На основі розробленої логістичної стратегії передбачено створення річкових логістичних центрів (РЛЦ) на базі річкових портів з високим рівнем логістичної привабливості, які стануть організаторами доставки вантажів на певному етапі товароруку та зв'язуючою логістичною ланкою на стику транспортних елементів системи постачань. У статті було побудовано механізм реалізації логістичної стратегії річкового логістичного центру, який являє собою сукупність взаємопов'язаних систем логістичного забезпечення (систем управління процесом перевезення, інформаційного забезпечення, вибору оптимальних технологічних схем в порту і оптимальної взаємодії суміжних видів транспорту), методів управління (організаційних, економічних, техніко-технологічних, правових), логістичних принципів та технологій, дозволить досягти ефективної реалізації логістичної стратегії річкового порту. Запропоновано створення окремої комерційної структури – інформаційного логістичного центру (ІЛЦ), який би взяв на себе обов'язки по створенню єдиного інформаційного простору, що забезпечить інформаційне супроводження логістичного руху вантажів, прийняття оптимальних управлінських рішень.

Ключові слова: річковий логістичний центр (РЛЦ), механізм реалізації, логістична стратегія, логістичне забезпечення

Рис.: 2. Табл.: 1. Бібл.: 8.

Тимощук Олена Миколаївна – кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри, кафедра перевезень і маркетингу, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

Мельник Ольга Володимирівна – старший викладач, кафедра перевезень і маркетингу, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

Email: olga-melnik@list.ru

УДК 656.012.34

Тимощук Е. Н., Мельник О. В.

ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА РЕАЛИЗАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ РЕЧНЫХ ПОРТОВ

В статье определена роль речных портов в логистической цепи поставок транспортной системы Украины. На основе разработанной логистической стратегии предусмотрено создание речных логистических центров (РЛЦ) на базе речных портов с высоким уровнем логистической привлекательности, которые станут организаторами доставки грузов на определенном этапе товародвижения и связующим логистическим звеном на стыке транспортных элементов системы (систем управления процессом перевозки, информационного обеспечения, выбора оптимальных технологических схем обработки грузов в порту и оптимального взаимодействия смежных видов транспорта), методов управления (организационных, экономических, технико-технологических, правовых), логистических принципов и технологий, позволит достичь эффективной реализации логистической стратегии речного порта. Предложено создание отдельной коммерческой структуры – информационного логистического центра (ИЛЦ), который обеспечит информационное сопровождение логистического движения грузов и принятие оптимальных управленческих решений.

Ключевые слова: речной логистический центр (РЛЦ), механизм реализации, логистическая стратегия, логистическое обеспечение

Рис.: 2. Табл.: 1. Библ.: 8.

Тимощук Елена Николаевна – кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой, кафедра перевозок и маркетинга, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

Мельник Ольга Владимировна – старший преподаватель, кафедра перевозок и маркетинга, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

Email: olga-melnik@list.ru

UDC 656.012.34

Tymoshchuk O. M., Melnyk O. V.

FORMATION OF THE MECHANISM OF REALISATION OF THE LOGISTICS STRATEGY OF RIVER PORTS

The article identifies the role of river ports in the logistical chain of supplies of the transportation system of Ukraine. It envisages to use the developed logistics strategy for creation of river logistics centres on the basis of river ports with a high level of logistical attractiveness, which would become organisers of cargo delivery at a certain stage of movement of goods and a connecting logistical link at the junction of transport elements of the system (systems of managing the process of transportation, information support, selection of optimal technological schemes of cargo treatment in the port and optimal interaction of adjacent types of transport), methods of management (organisational, economic, technical and technological, and legal), logistical principles and technologies, which would allow achievement of effective realisation of the logistics strategy of a river port. The article offers to create a separate commercial structure – information logistics centre, which would ensure information support of the logistical movement of goods and optimal managerial decision making.

Key words: river logistics centre, mechanism of realisation, logistics strategy, logistics provision

Pic.: 2. Tabl.: 1. Bibl.: 8.

Tymoshchuk Olena M. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Head of the Department, Department of Transportation and Marketing, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

Melnyk Olga V. – Senior Lecturer, Department of Transportation and Marketing, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

Email: olga-melnik@list.ru

Постановка проблеми. Створення логістичної системи в Україні з подальшою інтеграцією в Європейську транспортну систему визначає нові вимоги до взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах [1, с. 76]. З розвитком нових технологій транспортування, впровадженням інтегрованих перевезень змінюється роль річкових портів, які повинні стати центрами в логістичних ланцюгах руху вантажів, перетворюючись на річкові логістичні центри (РЛЦ). Формування річкового логістичного центру на базі річкового порту потребує розробки логістичної стратегії порту та механізму її реалізації.

Аналіз останніх досліджень. Вивченням та аналізом розробки та реалізації логістичних стратегій для морських та річкових портів займалися С. В. Архангельский, В. І. Арсенова, С. Д. Воронцова, М. Ю. Григорак, В. Л. Зюзін, А. В. Ефремова, А. Ю. Карпова, В. Н. Костров, С. В. Милославська, П. В. Нікітін, В. С. Нікіфоров та інші. Але сучасні умови потребують нових підходів в розробці логістичної стратегії річкових портів та механізму її реалізації.

Виклад основного матеріалу. Ознакою трансформації української економіки в економіку ринкового типу є формування конкурентного середовища, наявність якого вимагає від транспортних підприємств цілеспрямованих дій із забезпечення конкурентних переваг. Як свідчить досвід зарубіжних країн, ключовими факторами економічного зростання транспортних підприємств є застосування логістичних підходів до управління їх розвитком [5, с. 91]. Низька конкурентоспроможність діяльності підприємств річкового транспорту потребує застосування нової економічної політики, сучасних методичних підходів щодо розробки стратегій їх розвитку для успішного конкурування на транспортному ринку.

Створення річкових логістичних центрів (РЛЦ) на основі річкових портів забезпечить динамічне функціонування транспортної структури України, узгодженість діяльності всіх видів транспорту в річковому порту, портове обслуговування вантажного та інформаційного потоків, підвищить конкурентоспроможність річкових портів. Річкові порти знайдуть своє місце в логістичному ланцюзі постачань: стануть організатором доставки вантажів на певному етапі товароруку, та зв'язуючою логістичною ланкою на стикуванні транспортних елементів системи постачань.

Для реалізації логістичної стратегії річкового порту з високим рівнем логістичної привабливості на шляху перетворення в РЛЦ потрібний відповідний механізм її реалізації. Такий механізм слід розглядати як сукупність організаційних і економічних складових, які дозволяють узгоджувати функціонування всіх елементів логістичної стратегії порту. Під час побудови ефективного механізму логістичної стратегії річкового порту найвищого рівня необхідно здійснити наступні заходи: реалізувати техніко-технологічні схеми узгодженої роботи річкового логістичного центру; сформувати систему інформаційного забезпечення; побудувати економіко-математичну модель генерування альтернативних варіантів обробки вантажів в порту; використати інноваційні логістичні технології. Механізм реалізації логістичної стратегії порту найвищого рівня відобразимо на рис. 1.

У механізмі реалізації логістичної стратегії відповідно до принципів логістичного управління необхідно чітко дотриму-

ватися такої послідовності дій: визначення цілей управління РЛЦ, які є стратегічно обґрунтованими, здійснення заходів щодо забезпечення узгодженої роботи різних видів транспорту за допомогою засобів та інструментів механізму, забезпечення умов, що впливають на роботу РЛЦ.

У ланцюгу дій має бути оперативний і зворотній зв'язок, який забезпечить відповідність фактичних показників із нормативними (запланованими). Необхідними компонентами механізму є системи логістичного забезпечення, які включають: створення економіко-математичної моделі генерування альтернативних варіантів обробки вантажів в порту; система управління процесом перевезення, інформаційне забезпечення, система розподілу фінансових потоків; вибір оптимальних маршрутів транспортування, вибір оптимальних технологічних схем обробки вантажів в порту; наявність портових потужностей обробки вантажу; відповідність потужностей суміжних видів транспорту; надання додаткових послуг; система стандартизації, система безпеки перевезень; система економічної оцінки, прогнозування, контролю.

У механізмі реалізації логістичної стратегії річкового порту важливе місце, на нашу думку, має займати людський фактор, що забезпечить прозору стандартизацію всіх елементів механізму. Важливе значення у механізмі відводиться мотивації та контролю. Суб'єкти механізму визначають ступінь впливу на ефективність реалізації логістичної стратегії, яка враховує зовнішнє середовище та внутрішні можливості.

Підвищення ефективності роботи річкового логістичного центру залежить від форм взаємодії різних видів транспорту в інтегрованих перевезеннях [8, с.108]. В залежності від форми їх взаємодії можуть змінюватись показники роботи РЛЦ. Класифікація показників, які можна оптимізувати за допомогою запропонованого механізму реалізації логістичної стратегії, наведена у табл. 1.

Механізм реалізації логістичної стратегії порту повинен забезпечувати реалізацію цілеспрямованих дій, що управляють перетворенням річкового порту на річковий логістичний центр. Використання запропонованого механізму реалізації логістичної стратегії РЛЦ дозволить покращити більшу частину показників.

Під час побудови ефективного механізму логістичної стратегії річкового порту необхідно здійснити наступні заходи: забезпечити організаційно-економічні схеми узгодженої роботи річкового логістичного центру; сформувати систему інформаційного забезпечення; побудувати оптимізаційну модель логістичного забезпечення РЛЦ; використати інноваційні логістичні технології. Створення річкового логістичного центру на базі річкового порту дозволить отримати результати в наступних напрямках (рис. 2).

Велике значення серед цих напрямків має інформаційне забезпечення [7, с. 679].

Автоматизована система управління РЛЦ створюється на базі широкого застосування економіко-математичних методів, електронної обчислювальної техніки, системи Internet-Intranet. Використання цих методів дозволяє не тільки автоматизувати процеси управління технологічним перевантажувальним процесом в РЛЦ, але і керувати товарорухом в ланках загального логістичного ланцюга транспортування [2, с. 88].

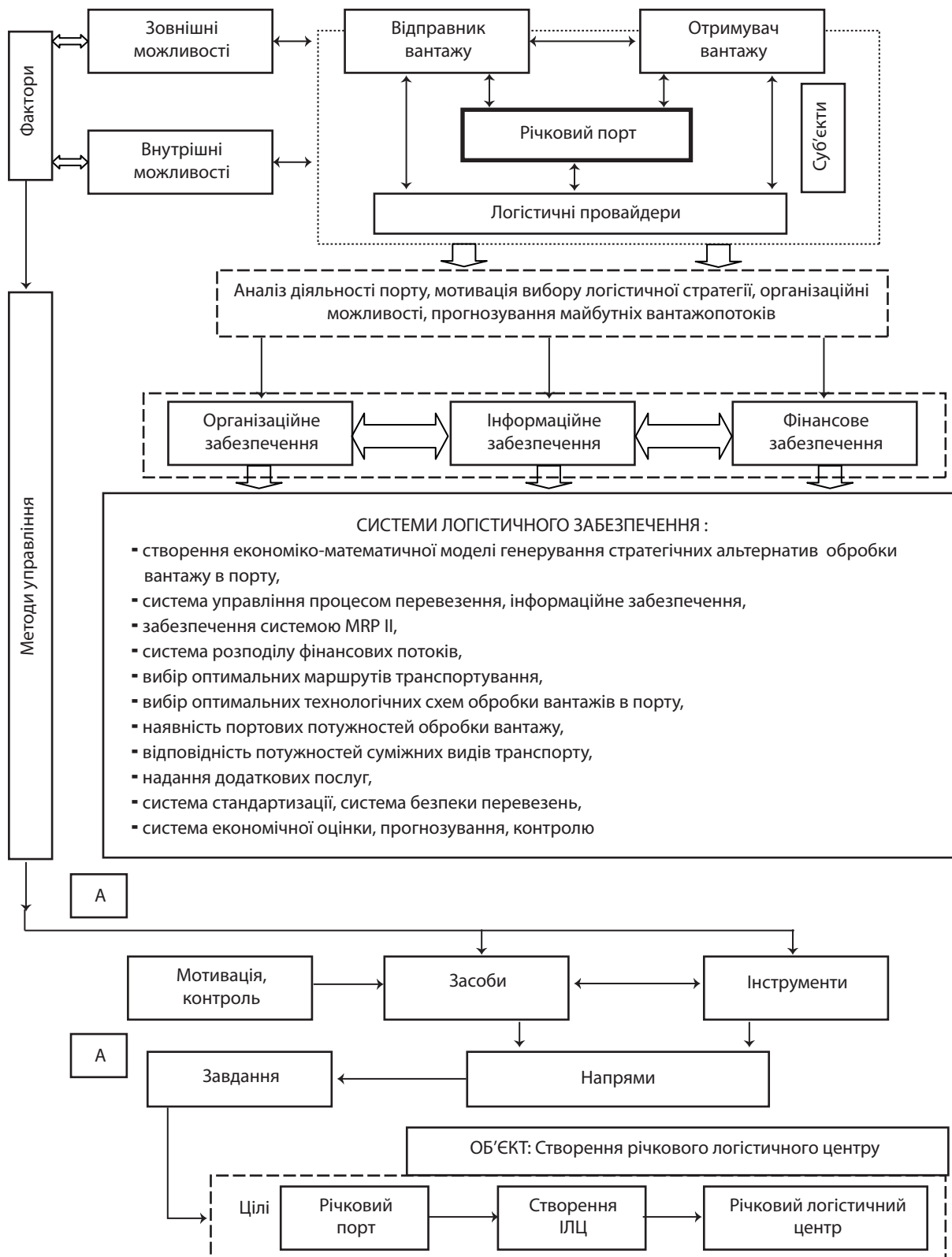


Рис. 1. Механізм реалізації логістичної стратегії порту найвищого рівня

Серед перспектив подальшого впровадження інформаційних систем і технологій в управлінні транспортними процесами та поставками товарів слід назвати наступні:

- інформаційна інтеграція на транспорті на основі Internet-Intranet і телематичних проектів з метою за-

безпечення глобального транс'європейського моніторингу руху товарів;

- вдосконалення внутрішнього і зовнішнього документообігу в торгових, транспортних, обслуговуючих компаніях та контролюючих організаціях на

Класифікація показників роботи РЛЦ, які можливо оптимізувати

Напрями оптимізації	Показники роботи РЛЦ
Технічний	<p><i>Зменшення кількості часу для обробки вантажів за рахунок:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. вибору оптимального типу вантажного місця; 2. вибору типу механізованих ліній для вантажно-розвантажувальних робіт; 3. забезпечення наявності вільного причалу для обробки вантажу; 4. наявності необхідної ємності складів; 5. достатньої кількості вагонів для розвантаження та під'їзних залізничних колій. 6. наявності механізованих портових потужностей
Технологічний	<p><i>Удосконалення технології обробки вантажів за рахунок:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. вибору оптимальної номенклатури вантажів та розміру вантажних партій; 2. розрахунку оптимальних інтервалів часу доставки вантажів; 3. тривалості обороту рейсу та рухомого залізничного складу; 4. використання вантажопід'ємності та вантажомісткості рухомого складу; 5. вибору схеми перевантажувальних робіт в пунктах перевалки оптимальними партіями; 6. збільшення інтенсивності вантажних робіт; 7. удосконалення схеми навантаження та розвантаження вантажів; 8. збільшення інтенсивності перевантажувальних робіт; 9. оптимізації технологічної межі концентрації механізованих ліній; 10. оптимізації чисельності робітників, які обслуговують одну механізовану лінію
Економічний	<p><i>Удосконалення тарифної політики за рахунок:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. встановлення оптимальних тарифів на перевезення, перевантаження і зберігання вантажів; 2. зменшення експлуатаційних витрат на перевезення та зберігання вантажів; 3. зменшення вартості основних виробничих фондів; 4. зменшення вартості оборотних коштів, що містяться в вантажах; 5. заохочення та штрафи за затримку обробки рухомого складу та зберігання вантажів.
Організаційний	<p><i>Удосконалення оперативних управлінських та організаційних рішень за рахунок:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. підвищення рівня наукової організації праці управління та виробництва; 2. здійснення оперативного планування, аналізу та обліку руху вантажів; 3. організації перспективного планування руху вантажів в інтегрованих перевезеннях; 4. проведення режиму економії
Комерційно-правовий	<p><i>Удосконалення комерційно-правових відносин за рахунок:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. удосконалення порядку взаєморозрахунків при неповній доставці вантажів; 2. встановлення порядку взаєморозрахунків при порушенні строків доставки вантажів, при доставці вантажів не в повному обсязі; 3. запровадження єдиних технологічних норм доставки вантажів для всіх учасників доставки «від дверей до дверей»; 4. забезпечення надійності доставки

основі єдиного стандарту XML (Extensible Markup Language);

- вирішення проблем простою транспорту на кордонах шляхом активного впровадження технологій «Зелена митниця», заснованих на електронному документообігу;
- інформаційна інтеграція вантажовідправників і транспортно-обслуговуючих компаній на платформі технологій Internet-Intranet.

Введення електронного документообігу для спрощення і прискорення «паперових» процедур впливає безпосередньо на швидкість доставки вантажу, а також на формування відкритого інформаційного простору для перевізників та ван-

тажовідправників [6, с. 32]. Це дає змогу надавати інформацію вантажовідправникам про доступний транспорт, вартості фрахту, а логістичним посередникам - давати заявки на фрахт та користуватися інформацією перевізників.

В епоху новітніх інформаційних технологій потоки інформації зростають, а також зростає динаміка технологічних та економічних процесів, але час для аналізу цих процесів скорочується. Тому використання автоматизованого аналізу для прийняття оптимальних управлінських рішень дає потрібні переваги.

Під час побудови ефективного механізму реалізації логістичної стратегії порту для його перетворення в РЛЦ необхідно виконати такі задачі:



Рис. 2. Напрями забезпечення реалізації логістичної стратегії РЛЦ

- розробити та впровадити оптимальну організаційно-економічну взаємодію суб'єктів, які входять до складу РЛЦ [3, с. 175];
- завдяки створенню інформаційно-логістичного центру побудувати єдиний інформаційний простір, який забезпечить інформаційне супроводження логістичного руху вантажів, прийняття управлінських рішень для ефективної обробки суден в порту;
- впровадити новітні комп'ютерні технології, GPS технології та канали зв'язку, провести комп'ютеризацію локальних мереж, ввести електронний документообіг;
- оптимізувати транспортну інфраструктуру РЛЦ для ефективної взаємодії суміжних видів транспорту при логістичній обробці вантажів в річковому порту;
- залучати перспективні вантажопотоки для обслуговування, шляхом планування руху вантажопотоків з можливістю надання додаткових послуг, експедиторське обслуговування;
- оптимізувати цінову політику, використовуючи гнучкі тарифні ставки.

Механізм реалізації логістичної стратегії порту буде можливим при дотриманні наступних принципів:

- узгодженість інформаційних, матеріальних, технічних та фінансових характеристик РЛЦ;
- складові елементи РЛЦ розглядаються, як взаємопов'язані та взаємодіючі елементи єдиної логістичної системи;
- створена логістична система РЛЦ повинна відповідати принципам стійкості та адаптивності (реагувати на зміни факторів зовнішнього середовища, враховуючи внутрішні можливості).

Одним з основних елементів, які визначають ефективність механізму, є комплекс систем логістичного забезпечення РЛЦ.

Передусім, необхідно створити економіко-математичну модель генерування стратегічних альтернатив обробки вантажу в порту, яка базується на критеріях мінімізації часових, фінансових витрат та витрат трудових ресурсів, дозволяє синхронізувати роботу суміжних видів транспорту у транспортному вузлі та сприяє прийняттю ефективних управлінських рішень.

Створення системи управління процесом перевезення супроводжується інформаційним забезпеченням. Автоматизована система управління РЛЦ створюється на базі широ-

кого застосування економіко-математичних методів, електронної обчислювальної техніки, системи Internet-Intranet. Використання цих методів дозволяє не тільки автоматизувати процеси управління технологічним перевантажувальним процесом в РЛЦ, але і керувати товарорухом в ланках загального логістичного ланцюга транспортування. Нові інформаційні технології являють собою не тільки систему методів і способів збору, зберігання і обробки інформації, але і, що найважливіше, взаємодію товаровідправників, товароотримувачів, системи транспорту, флоту. Така взаємодія здійснюється в реальному масштабі часу і в умовах динамічного оновлення інформації. Це впливає безпосередньо на швидкість доставки вантажу, а також на формування відкритого інформаційного простору для перевізників та вантажовідправників. Це дає змогу надавати інформацію вантажовідправникам про доступний транспорт, вартості фрахту, а логістичним посередникам – давати заявки на фрахт та користуватися інформацією перевізників [4, с. 195]. Головна задача використання інформаційної системи – це об'єднання всіх підрозділів річкового логістичного центру (РЛЦ) через створену інфраструктуру, що дозволить кожному учаснику процесу здійснювати зв'язок з іншими об'єктами загального виробничого процесу.

Пропонується створення окремої комерційної структури – інформаційного логістичного центру (ІЛЦ), яка б взяла на себе обов'язки по оперативному збору інформації, її подальшій обробці, систематизації, аналізу і, нарешті, надання її потенційному користувачеві на комерційній основі.

Мета створення ІЛЦ на базі РЛЦ:

- підвищення конкурентоспроможності річкового порту, на базі якого створюється РЛЦ;
- організація вільного доступу будь-яких зацікавлених осіб та організацій до інформації по транспортному комплексу, із застосуванням сучасних інформаційних технологій;
- розширення ринку транспортних послуг за рахунок автоматизації доступу споживачів до інформації про транспортні, транспортно-експедиторські, агентські та інші компанії, які їх надають;

ЛІТЕРАТУРА

1. Винников В. В., Быкова Е. Д., Винников С. В. Логистика на водном транспорте: Навч. посібник. – Одеса: Фенікс, 2004.
2. Костюченко Л. М., Танцюра Е. В., Зайончик Л. Г., Воркут А. И., Кононенко И. В., Ковалев В. А., Небожатко Я. А. Логистика – технология транспортного процесса. – К.: Кий, 2000. – 358 с.
3. Никифоров В. С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика. – М.: Транслит, 2007. – 272 с.
4. Персианов В. А., Милославская С. В. Смешанные железнодорожно-водные перевозки. – М.: Транспорт, 1988. – 231 с.
5. Плужников К. И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг. – М.: Транслит, 2008. – 320 с.
6. Примачев Н. Т., Примачев А. Н. Торговые порты в системе международных транспортно-экономических связей в торговом судоходстве. – Одесса: Автограф, 2008. – 284 с.

▪ інформаційне узгодження роботи транспортних організацій, споживачів і вантажовідправників.
Задачі, які вирішуються в інформаційному логістичному центрі, можна представити в наступному вигляді:

- планування та створення розподільчої транспортно-логістичної мережі;
- планування вантажопотоків в річковому логістичному центрі (РЛЦ),
- короткострокове календарне планування та поповнення замовлень.

Системи логістичного забезпечення РЛЦ визначають методичний інструментарій, а саме напрями, методи та засоби забезпечення логістизації річкового порту.

Логістичні інструменти дозволяють визначитись суб'єктам механізму (складовим РЛЦ) щодо пріоритетності напрямів логістичного забезпечення обробки вантажів, що в свою чергу спрямовано на вирішення поставлених завдань та досягнення цілей.

Використання запропонованих механізмів реалізації логістичної стратегії річкових портів із урахуванням системи організаційних і економічних елементів, що забезпечують узгоджене, взаємопов'язане і взаємодіюче функціонування всіх елементів річкових логістичних центрів, дозволить досягти поставлених цілей в логістичному русі вантажів із максимальною економічною ефективністю.

Висновок. Сформований механізм реалізації логістичної стратегії річкового логістичного центру, який являє собою сукупність взаємопов'язаних систем логістичного забезпечення (систем управління процесом перевезення, інформаційного забезпечення, вибору оптимальних технологічних схем в порту і оптимальних суміжних видів транспорту), методів управління (організаційних, економічних, техніко-технологічних, правових), логістичних принципів та технологій, дозволить досягти ефективної реалізації логістичної стратегії річкового порту. А це дозволить в майбутньому змінити роль портів і перетворити їх з обслуговуючих елементів на центральні в логістичному транспортному процесі і сприятиме інтеграції України в європейську економіку.

REFERENCES

- Kostiuchenko, L. M., Tantsiura, E. V., and Zaionchuk, L. H. Lohistyka – tekhnolohiia transportnoho protsesu [Logistics – transport process technology]. Kyiv: Kyi, 2000.
- Nikiforov, V. S. Multimodalnye perevozki i transportnaia logistika [Multimodal transport and transport logistics]. Moscow: TransLit, 2007.
- Persianov, V. A., and Miloslavskaja, S. V. Smeshannye zheleznodorozhno-vodnye perevozki [Mixed rail and water transportation]. Moscow: Transport, 1988.
- Pluzhnikov, K. I. Globalizatsiia proizvodstva i raspredeleniia transportnykh uslug [The globalization of production and distribution of transport services]. Moscow: TransLit, 2008.
- Primachev, N. T., and Primachev, A. N. Torgovye porty v sisteme mezhdunarodnykh transportno-ekonomicheskikh svyazey v torgovom sudokhodstve [Trading ports in international transport

7. Сергеев В. И. Корпоративная логистика. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
8. Телегин А. В., Костров В. Н., Ничипорук А. О., Никитин А. А. Транспортное экспедирувание. – Н. Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО; ВГАВТ, 2010. – 400 с.

and economic relations in the commercial shipping industry]. Odessa: Avtograf, 2008.

Sergeev, V. I. Korporativnaia logistika [Corporate logistics]. Moscow: INFRA-M, 2005.

Telegin, A. V., Kostrov, V. N., and Nichiporuk, A. O. Transportnoe ekspedirovanie [Forwarding]. Nizhny Novgorod: FGOU VPO; VGAVT, 2010.

Vynnykov, V. V., Bykova, E. D., and Vynnykov, S. V. Lohystyka na vodnom transporte [Logistics in water transport]. Odesa: Feniks, 2004.

УДК 338.45

Філіппов М. І., Гавришук Т. Б.

ВПРОВАДЖЕННЯ КЛАСТЕРНОЇ МОДЕЛІ ОРГАНІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЛЕГКОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано світовий досвід впровадження кластерної моделі діяльності підприємств. Розглядаються основні передумови створення та перспективи діяльності кластерів галузі легкої промисловості в Україні. Обґрунтовано застосування кластерного підходу в Україні, який є необхідною умовою для відродження вітчизняного виробництва, підвищення ефективності інноваційного розвитку регіонів, досягнення високого рівня економічного розвитку та конкурентоспроможності. Надані пропозиції щодо удосконалення державної політики розвитку інноваційних кластерів для підвищення конкурентоспроможності економіки та забезпечення входження України в коло економічно розвинутих країн світу.

Ключові слова: кластери, державна політика, інноваційна діяльність, легка промисловість

Табл.: 2. Бібл.: 8.

Філіппов Михайло Іванович – кандидат економічних наук, професор, кафедра менеджменту організацій, Міжрегіональна академія управління персоналом (вул. Фрометівська, 2, Київ, 03039, Україна)

Гавришук Тетяна Богданівна – аспірант, кафедра зовнішньоекономічної діяльності, Міжрегіональна академія управління персоналом (вул. Фрометівська, 2, Київ, 03039, Україна)

Email: 27078888@mail.ru

УДК 338.45

Филиппов М. И., Гавришук Т. Б.

ВНЕДРЕНИЯ КЛАСТЕРНОЙ МОДЕЛИ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЛЕГКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УКРАИНЫ

В статье проанализирован мировой опыт внедрения кластерной модели деятельности предприятий. Рассматриваются основные предпосылки создания и перспективы деятельности кластеров отрасли легкой промышленности в Украине. Обосновано применение кластерного подхода в Украине, который является необходимым условием для возрождения отечественного производства, повышения эффективности инновационного развития регионов, достижения высокого уровня экономического развития и конкурентоспособности. Даны предложения по совершенствованию государственной политики развития инновационных кластеров для повышения конкурентоспособности экономики и обеспечения входжения Украины в круг экономически развитых стран мира.

Ключевые слова: кластеры, государственная поддержка, инновационная деятельность, легкая промышленность

Табл.: 2. Библ.: 8.

Филиппов Михаил Иванович – кандидат экономических наук, профессор, кафедра менеджмента организаций, Межрегиональная академия управления персоналом (ул. Фрометовская, 2, Киев, 03039, Украина)

Гавришук Татьяна Богдановна – аспирант, кафедра внешнеэкономической деятельности, Межрегиональная академия управления персоналом (ул. Фрометовская, 2, Киев, 03039, Украина)

Email: 27078888@mail.ru

UDC 338.45

Filippov M. I., Gavryshchuk T. B.

INTRODUCTION OF THE CLUSTER MODEL OF ORGANISATION OF ACTIVITY OF LIGHT INDUSTRY ENTERPRISES OF UKRAINE

The article analyses the world experience of introduction of the cluster model of activity of enterprises. It considers main prerequisites of creation and prospects of activity of clusters in light industry in Ukraine. It justifies application of the cluster approach in Ukraine, which is a necessary condition for revival of the domestic production, increase of efficiency of innovation development of regions and achievement of a high level of economic development and competitiveness. It provides proposals on improvement of the state policy of development of innovation clusters for increase of competitiveness of economy and ensuring entry of Ukraine into the circle of economically developed countries of the world.

Key words: clusters, state support, innovation activity, light industry

Tabl.: 2. Bibl.: 8.

Filippov Mykhaylo I. – Candidate of Sciences (Economics), Professor, Department of Management of Organizations, Interregional Academy of Personnel Management (vul. Frometivska, 2, 03039, Ukraine)

Gavryshchuk Tetyana B. – Postgraduate Student, Department of Foreign Economic Activity, Interregional Academy of Personnel Management (vul. Frometivska, 2, 03039, Ukraine)

Email: 27078888@mail.ru