

*Степанова К. В.*

*к. е. н., доцент кафедри економіки і МЕН  
Міжнародний гуманітарний університет, м. Одеса*

## КЛАСТЕРІЗАЦІЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ: СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ

**Анотація.** В статті розглядається світовий досвід створення портових та суднобудівельних кластерів. Розглянуто вітчизняний досвід створення кластерів на прикладі Одеського порту. Надані рекомендації щодо впровадження світового досвіду в практику функціонування морських кластерів в Україні.

**Ключевые слова:** кластерізація, морські кластери, морська діяльність.

**Постановка проблеми.** Посилення конкуренції на ринку морських перевезень зумовлюють необхідність підвищення вимог до якості послуг морегосподарського сектору. З метою отримання більшого економічного ефекту стає необхідність об'єднання багатьох учасників транспортного процесу, впровадження інноваційних технологій та інструментів регулювання морегосподарської діяльності. Такі механізми та інструменти можуть забезпечити морегосподарські кластери.

В Україні досі відсутнє належне законодавче унормування створення та функціонування кластерів, а також формування засад державної політики у сфері морської кластерізації [1]. Зокрема, існує проект «Концепції створення кластерів в Україні», розроблений Міністерством економіки України у 2008 р. Але в стратегічних документах, які визначають розвиток морегосподарського комплексу (МГК) України, таких як «Транспортна стратегія України на період до 2020 року» та «Стратегія розвитку морських портів до 2015 року» кластери як форма організаційної взаємодії не розглядаються.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Проблема створення та функціонування кластерів в економіці були розглянуті в працях провідних зарубіжних та вітчизняних вчених - Бекаттіні Дж., Войнарєнка М. П., Дубницького В. І., Енрайта М., Захарченка В. І., Кругмана П., Кука Ф., Мікули Н.А., Портера М., Соколенка С.І., Хасанова Р.Х., Чужикова В.І.

Кластерна концепція розглядалась у публікаціях таких авторів, як Є. О. Бойко, Н. Г. Гребеник, М. В. Ботнарюк, С. В. Крижановський, які, зокрема, обґрунтовували необхідність створення морських кластерів та на цієї основі визначали фактори підвищення конкурентоспроможності морських вузлів.

**Мета та завдання статті.** Приймаючи до уваги останні дослідження, вважаємо необхідним розглянути тенденції створення морських кластерів в сучасному світі з метою адаптації цього досвіду до особливостей розвитку МГК України та подальшого втілення на практиці.

**Виклад основного матеріалу.** Концепція кластеру як об'єднання географічно локалізованих підприємств, науково-дослідних установ, навчальних закладів, ринкових структур як основних учасників інноваційного процесу, яка була сформульована початку 1990-х рр. М. Портером, набула широкого розповсюдження у світі [2].

Це стосується і створення морських кластерів, під якими розуміється територіально-галузеве добровільне неформальне об'єднання підприємств і організацій портової діяльності та суміжних галузей, які при розробці та реалізації стратегії розвитку морегосподарського комплексу тісно співпрацюють з науковими, навчальними, фінансовими, консалтинговими та іншими організаціями, органами місцевої влади з метою підвищення рівня конкурентоспроможності всіх учасників об'єднання та економічного зростання приморського регіону [3, 4].

Однією з головних складових успішного кластеру є його інноваційна направленість. Серед основних завдань кластеру — оптимізація процесу використання наявного економічного потенціалу регіону і галузі. На відміну від інших організаційних форм господарювання, кластер об'єднує зусилля влади, бізнесу та науки за принципом територіальної локалізації. Це створює можливість розробляти, приймати та запроваджувати інноваційні рішення швидко, ефективно та цілеспрямовано [1].

Показовим в аспекті створення кластерів є приклад країн Європейського Союзу, де протягом багатьох років існують кластери у морській галузі (таблиця 1). В Зеленій книзі ЄС «До майбутньої морської політики ЄС: європейське бачення для океанів та морів» (2006 р.) відзначається, що привабливість та конкурентоздатність морських секторів може зрости, якщо буде вироблено спільне розуміння щодо взаємодії між ними, тобто створені морські кластери [5]. Та ж сама ідея підкреслюється у підготовленому Європейською комісією документі під назвою «Комплексна морська політика для Європейського Союзу» [6].

Створення портових кластерів активно застосовується в Німеччині, Великобританії, Франції, у фламандській частинці Бельгії. В процесі загального розвитку сфери перевезень формується Європейська мережа транспортно-логістичних кластерів [4].

Як правило, до складу морських кластерів країн-членів ЄС входять

- судноплавні компанії;
- порти, термінали;
- суднобудівні і судноремонтні верфі, підприємства суднового машинобудування та морського приладобудування, постачальники суміжних галузей промисловості;
- державні структури національного та регіонального рівнів;
- проектно-конструкторські компанії; науково-дослідні центри;
- підприємства малого та середнього бізнесу;
- освітні установи для морської галузі;
- класифікаційні організації;
- банки, що беруть участь у фінансуванні підприємств морської галузі;
- морські брокерські й страхові компанії та ін.

Найбільш розповсюдженими схемами створення морських кластерів у Європі є наступні:

1) «top to down» («згори донизу»): наприклад, Німеччина;

2) «bottom to up» («знизу догори»): наприклад, Норвегія;

3) «combination play» (комбінація наведених вище схем), за цією схемою побудовано Морську мережу Нідерландів [9, стор.124].

У випадку створення морського кластеру «згори вниз» («top to down») ініціатива виходить з боку уряду, а морський кластер отримує значну підтримку з боку владних структур.

При створенні морського кластеру за схемою «знизу до верху» («bottom to up») ініціатива виходить з боку великих компаній або з боку галузевих об'єднань.

За схемою, яка передбачає комбінацію з наведених схем («combination play»), морській кластер створюється загальними зусиллями владних структур і приватного сектора і передбачає активне використання різних форм державно-приватного партнерства.

Крім Європи кластеризація портової діяльності також використовується і в інших частинах світу, наприклад, в Китаї, Сінгапурі, регіоні Нью-Йорку та Нью-Джерсі, Лос -Анджелесі на західному узбережжі США.

Китайські портові кластери розроблені так, щоб повністю інтегрувати регіональні порти, раціоналізувати управління, операції фінансування та розвиток. Американський підхід до кластерів має метою стимулювати та організувати кооперацію між морськими портами, річковими портами та наземними терміналами в межах однієї і тієї ж географічної зони.

У Україні механізм створення портових кластерів може бути представлено як послідовне виконання трьох етапів дій — призначення регіональної портової адміністрації, підписання «Договору про кластер», комплексний і координований розвиток портів.

Алгоритм створення кластеру має включати характеристику цілей та оцінку напрямків інвестиційної активності в регіоні; оцінку рівню та прогноз розвитку регіонального МГК; виявлення потенційних учасників та моделі кластеру; формування органу управління кластером; фінансове та нормативно-правове забезпечення створення кластеру.

Таблиця 1

Коротка характеристика морських кластерів в ЄС

Розташування	Характеристика
Європейська мережа морських кластерів (ENMC — European Network of Maritime Clusters), 2005, Париж	обмін досвідом, координація діяльності, зміцнювання морських кластерів держав-членів і Європи в цілому; ENMC включає в себе морські кластерні організації таких країн як Болгарія, Данія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Італія, Люксембург, Нідерланди, Норвегія, Польща, Іспанія, Швеція, Великобританія [7]
Морський кластер Норвегії	об'єднана вся морська галузь, представлена трьома основними групами: судноплавство, морський сервіс та суднобудування
Морський кластер Нідерландів (The Dutch Maritime Network)	представлені одинадцять секторів морської галузі, включаючи рибальство, Королівський флот Нідерландів та яхто-будівну індустрію
Морський кластер Шлезвіг-Гольштейн (Німеччина)	поєднує: рибальство, суднобудування, вантажні та пасажирські морські перевезення, виробництво суднового та портового обладнання, будівництво гідротехнічних берегових споруд, отримання „чистих” видів енергії, офшорні конструкції, інформаційні технології, морський туризм, науково-дослідні інститути різних профілів — біологія, екологія, офшорні технології, технології видобутку нафти та газу, океанографія, гідрографія, технології суднобудування; освітні організації [8]

Слід враховувати, що оскільки чорноморські країни, зокрема Російська Федерація прискорили реалізацію крупних портових проектів в Чорноморо-Азовському регіоні, Україні слід прискорити формування портових кластерів, від активності яких будуть залежати майбутні транзитні перспективи і обсяги вантажопотоків. Від ефективності спільних зусиль по реалізації кластерних ініціатив української влади, бізнесу, науки і освіти будуть залежати можливості збільшення частки України в обсягах вантажообігу в Чорноморському басейні.

Одеська область вже має позитивний досвід щодо створення кластерів. Так, на базі Одеського морського торговельного порту створено транспортний кластер – відповідне рішення 26 серпня 2011 року ухвалила Одеська обласна рада.

Одеська область характеризується вигідним економіко-географічним положенням, високим транзитним потенціалом, наявністю потужного морського господарського комплексу. Порти Одеської області переробляють близько 65 % вантажообороту морських державних портів України. При цьому порти Великої Одеси (Одеса, Іллічівськ, Південний) переробляють 88,5 % вантажообороту портів регіону [1].

Одеська область також відрізняється значним науковим потенціалом (науково-дослідницькі, проектно-конструкторські інститути, вищі навчальні заклади, які займаються дослідженнями у галузі морського транспорту).

В Одеській області зосереджено також бізнес-асоціації, неурядові організації, представники міжнародних організацій, які пов'язані з морською галуззю.

Згідно із затвердженим Одеською обласною радою Положення «Про транспортний кластер», сутність терміну транспортний кластер [10] визначається як «група юридичних осіб, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні, доставці вантажів і пасажирів (туристів) та інтеграційно взаємодіють між собою в галузі надання транспортних послуг, а також діяльність яких забезпечується використанням інфраструктури морського торговельного порту та/або направлена на створення умов ефективного використання можливостей суб'єктів транспортної інфраструктури Одеського регіону».

Приймаючи до уваги перспективи подальшої кластеризації морської діяльності в Україні, треба підкреслити, що більш ефективного функціонування кластеру набуде, якщо прийняти до уваги географічне розташування та спеціалізацію усіх сьомі портів Одеської області [1].

З метою посилення кооперації між морськими торговельними портами Одеської області налагодження ефективної міжвідомчої взаємодії щодо підвищення конкурентоспроможності морської галузі в цілому та інноваційної складової у її діяльності, налагодження співробітництва у трикутнику «влада – бізнес – наука» більш доцільним є створення кластерів ні на базі окремих портів, а відповідно географічного розташування - Центральний кластер, Дунайський кластер, Кримський кластер, Азовський кластер.

Така система дозволить уникнути внутрішньої конкуренції між портами України за рахунок ефективного вантажорозподілу та впровадження науково-обґрунтованої системи спеціалізації портів та інших підприємств кластеру.

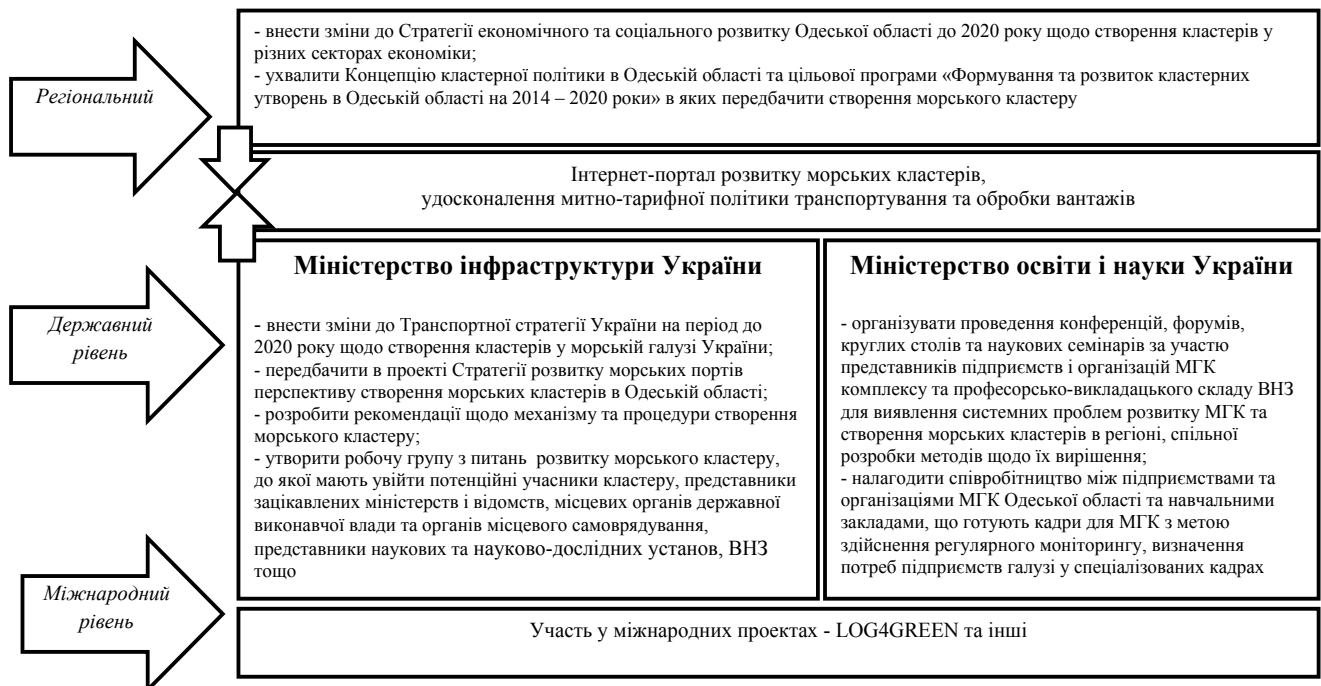


Рис. 1. Рівні підтримки розвитку морського кластеру в Одеській області



Найбільш ефективною формою розвитку морських кластерів має стати комплексний підхід, який узгоджує регіональний, державний та міжнародний рівень підтримки розвитку портів кластерів (рис. 1), дає можливість координації зусиль владних структур і бізнесу, активного використання різних форм державно-приватного партнерства, залучення наукових інновацій з метою розвитку економіки приморських регіонів.

Важливо також налагодити механізми трансферу досвіду від провідних європейських кластерів до українських, а саме з питань екологізації мультимодальних перевезень, розробки «зеленої» логістики, методології раціоналізації господарської діяльності, а також налагодити комунікацію та спільне навчання організаторів транспортних процесів. Початок цих процесів запроваджено в рамках спільного міжнародного проекту LOG4GREEN, який об'єднує кластери Північній Рейн-Вестфалії (Німеччина), Валлонії (Бельгія), Нормандії (Франція), Каринтії (Австрія), Стамбула (Туреччина) і Одеської області від України [12].

*Кластери суднобудування.* Світовий досвід свідчить і про ефективність створення кластерів суднобудування. Суднобудівна промисловість, як дуже високотехнологічна, найуспішніше розвивається на основі регіональних інноваційно-промислових кластерів. Кластери суднобудування об'єднують великі компанії-суднобудівники, малі та середні підприємства, технологічні центри та парки, проектно-конструкторські фірми, що взаємодіють один з одним в межах єдиного ланцюжка створення кінцевого продукту та знаходяться в межах певного регіону.

Кластеризація дозволяє сформувати комплексний підхід до державної політики розвитку країни, та її регіонів з урахуванням потенціалу економічних суб'єктів.

Прикладом ефективною кластеризації суднобудування є розвиток морської індустрії Південної Кореї, Китаю, Японії, В'єтнаму. Південна Корея останні двадцять років знаходиться у трійці лідерів. Кластеризація суднобудівництва в цієї країні розпочалась ще в 70-х роках ХХ століття. Вже за десять років південно-кореїське суднобудування перетворилось у наймогутнішу високотехнологічну галузь, яка почала витісняти з світового ринку інші суднобудівельні держави.

В Китаї частка суднобудування в ВВП за 2007 р. склала 10,1%, досягнувши 346,2 млрд. дол. Зайнятість населення в цій сфері країни досягла близько 32 млн. осіб. [13]

На відміну від азіатського досвіду в Європі кластерна модель суднобудування впроваджувалась в обмежених обсягах, що стало однією з причин неспроможності створити конкурентоздатного серійного виробництва. Як наслідок,

всі замовлення на серійні судна (танкери, вантажні та пасажирські) спрямувались в Азію. Європейським суднобудівельним кластерам залишилось виконувати лише унікальні, високої вартості замовлення по будівництву океанських лайнерів і контейнеровозів. Лише в 2004 р. європейські суднобудівники створили за допомогою OECD Європейську мережу морських кластерів (ENMC). До складу цієї організації увійшли 13 суднобудівельних кластерів найбільших десяти країн Європи, головним завданням яких стало постійне підвищення конкурентоздатності корабельних на основі програми LeaderSHIP 2015 [13].

Росія теж почала реформування свого суднобудування з 2005 року прийнявши міжнародний реєстр своїх суден, програми підтримки суднобудування та ін. За приклад реформування галузі було взято азіатський досвід. Об'єднана суднобудівельна корпорація (ОСК) почала консолідацію суднобудівельних активів, для чого була запущена система таких державних фінансових інструментів, як субсидування відсоткових ставок за кредитами, залученими до будівництва суден на російських верфях, субсидування лізингових платежів.

В Росії запроєктовано створити три ядра надводного суднобудування:

— біля м. Великий Камінь Приморського Краю формується спільно з DSME (Південна Корея) центр великотоннажного суднобудування «Зірка», який буде найбільшим в Росії виробництвом суден до 300 тис. т.;

— в бухті П'яти Мисливців Приморського Краю спільно з китайсько-сингапурською «Yantai Raffles» має бути збудована найбільша база з випуску морських бурових установок вагою до 40 тис. т., призначених для освоєння морського шельфу;

— на острові Котлин (Санкт-Петербург) будується Ново-Адмиралтейська верф, яка має бути ядром суднобудівельного кластеру в Петербурзі, на якому планується будувати судна дедвейтом до 200 тис. т.

Для України кластеризація суднобудування може стати новою можливістю протидії жорстокої конкуренції на світовому ринку суднобудування, новим механізмом організації морського господарства.

**Висновки.** Як свідчить світова практика, кластери, які передбачають неформальне добровільне об'єднання підприємств і організацій, що виробляють товари та послуги і функціонують на певній території, мають великий потенціал щодо підвищення конкурентоспроможності вітчизняних суб'єктів господарювання як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках.

Ефективне функціонування морських кластерів має бути засноване на взаємовигідній співпраці між бізнесом, науковими організаціями, навчальними установами та місцевою владою, що спри-

ятиме мультиплікативному ефекту від взаємодії усіх означених інституцій в напрямку реалізації національних інтересів України.

Для ефективної портової кластеризації потрібно удосконалення нормативних документів з метою упорядкування процесу кластеризації регіону, розробки та ухвалення відповідних документів та програм, залучення відповідних управлінських та наукових структур до розробки рекомендацій, організація необхідної кадрової, організаційної та інформаційної підтримки, збільшення взаємодії морегосподарського комплексу регіону із науковими та освітніми організаціями.

Сприяння розвитку морських кластерів в Одеській області як «точок економічного зростання» регіону вимагає впровадження дієвих механізмів кластеризації, дотримання наступних орієнтирів дій:

— залучення відповідних управлінських та наукових структур до розробки рекомендацій, нормативно-правових документів щодо створення морських кластерів;

— організація необхідної кадрової, організаційної та інформаційної підтримки щодо створення морських кластерів в Одеській області, аналіз європейського досвіду створення морських кластерів з метою його адаптації до особливостей розвитку Одеського регіону та подальшого втілення на практиці;

— сприяння зростанню інноваційності морегосподарського комплексу шляхом оновлення основних виробничих фондів у морському господарстві, збільшення взаємодії морегосподарського комплексу регіону із науковими та освітніми організаціями.

Кластеризація суднобудування може стати новою можливістю протидії жорстокої конкуренції на світовому ринку суднобудування, новим механізмом організації морського господарства. Ефективне функціонування морських кластерів сприятиме мультиплікативному ефекту від взаємодії усіх означених інституцій в напрямку реалізації національних інтересів України.

### *Література:*

1. Щодо перспектив створення морських кластерів в Одеській області. Аналітична записка. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/987/>
2. Гребенник Н.Г. Факторы привлекательности морского кластера. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Ei/2011\\_46/pdf/11\\_Greb.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ei/2011_46/pdf/11_Greb.pdf)
3. Портер М.Э. Конкуренция: пер. с англ. / М.Э. Портер.— М. : Изд. дом «Вильямс», 2000. — 495 с.
4. Кластеры водной транспортной логистики (портовые кластеры). [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/>
5. Сообщение Комиссии Европейскому парламенту, Совету, Европейскому экономическому и социальному

комитету и Комитету по делам регионов. Комплексная морская политика для Европейского союза [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://docs.cntd.ru/document/902168991>

6. Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/maritime\\_affairs\\_and\\_fisheries/maritime\\_affairs/166029\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/166029_en.htm)

7. European Network of Maritime Clusters. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.european-network-of-maritime-clusters.eu/member>

8. Шевченко М. Концепция морских кластеров / М. Шевченко // Порты Украины. — 2006. — №6. — С. 55-56.

9. Гребенник Н. Г. Основы реализации кластерной концепции в морехозяйственной деятельности. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.osmu.odessa.ua/public/other/publishing/checkal42/4205.pdf>

10. «Положення про транспортний кластер» — Одеська Обласна Рада, 26 серпня 2011 року № 212-VI. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://morhoz.odessa.gov.ua/Main.aspx?sect=Page&IDPage=34642&id=119>

11. Logistic cluster: The European experience and a new start for Ukraine. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.log4green.eu/index.php/networking-news/60-logistic-cluster-the-european-experience-and-a-new-start-for-ukraine>

12. Кластеры суднобудування. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-sudnobuduvannya/>

**Степанова Е. В. Кластеризация морехозяйственной деятельности: мировой опыт и украинские реалии.**

**Аннотация.** В статье рассматривается мировой опыт создания портовых и судостроительных кластеров. Рассмотрены отечественный опыт создания кластеров на примере Одесского порта. Даны рекомендации по внедрению мирового опыта в практику функционирования морских кластеров в Украине.

**Ключевые слова:** кластеризация, морские кластеры, морская деятельность.

**Stepanova K. V. Marine clusters: world experience and practice in Ukraine.**

**Summary.** The paper discusses the worldwide experience of port and shipbuilding clusters. Ukrainian practice of port clusters (Odessa cluster) is analyzed. Recommendations for the use of international experience in the practice of marine clusters of Ukraine are made.

**Key words:** clusterization, marine clusters, marine activity.