

УДК 334.764:339.9

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-1-7>

Коваленко С.І.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри інженерних дисциплін
Дунайського інституту

Національного університету «Одеська морська академія»

Kovalenko Sergei

National University "Odessa Maritime Academy"

ТРАНСКОРДОННИЙ КЛАСТЕРОГЕНЕЗ ЯК ПРОЦЕС МІЖНАРОДНОЇ МЕЗОІНТЕГРАЦІЇ У ДУНАЙСЬКОМУ – ЧОРНОМОРСЬКОМУ БАСЕЙНІ

CROSS-BORDER CLUSTEROGENESIS AS A PROCESS OF INTERNATIONAL MESOINTEGRATION IN THE DANUBE-BLACK SEA BASIN

У статті досліджено сутність, внутрішні взаємозв'язки та перспективи транскордонного кластерогенезу як чинника зростання конкурентоспроможності Чорноморського Єврорегіону в умовах посилення інтеграційних процесів та необхідності підвищення ролі економіки периферійних територій в рамках транскордонного співробітництва. Визначено стратегічні пріоритети просторового розвитку мережових форм транскордонної кооперації в контексті транскордонної політики Євросоюзу. Обґрунтовано переваги та параметри ефективності кластерних форм транскордонної мезоінтеграції морської галузі у зв'язку з перспективами вступу України в ЄС. В контексті синтезу теорії міжнародної економічної інтеграції та кластерної концепції обґрунтовано, що кластерний підхід є найбільш ефективним механізмом розвитку морської галузі і, зрештою, мезорівнем конкурентоспроможних міжнародних інтеграційних систем, а також необхідною умовою якісного зростання євроінтеграції України.

Ключові слова: кластерогенез, транскордонний морський кластер, Єврорегіон, морегосподарський комплекс, інновації, інтеграція, кластерний ефект, конкурентоспроможність.

В статті досліджено сутність, внутрішні взаємозв'язки та перспективи трансграничного кластерогенезу як фактора росту конкурентоспособності Чорноморського Євросоюзу в умовах посилення інтеграційних процесів та необхідності підвищення ролі економіки периферійних територій в рамках трансграничного співробітництва. Визначено стратегічні пріоритети просторового розвитку мережових форм трансграничної кооперації в контексті трансграничної політики Євросоюзу. Обґрунтовано переваги та параметри ефективності кластерних форм трансграничної мезоінтеграції морської галузі в зв'язку з перспективами вступлення України в ЄС. В контексті синтезу теорії міжнародної економічної інтеграції та кластерної концепції обґрунтовано, що кластерний підхід є найбільш ефективним механізмом розвитку морської галузі та, в кінцевому підсумку, мезоуровнем конкурентоспособних міжнародних інтеграційних систем, а також необхідним умовою якісного росту євроінтеграції України.

Ключові слова: кластерогенез, трансграничний морський кластер, Євросоюз, морськотранспортний комплекс, інновації, інтеграція, кластерний ефект, конкурентоспособність.

The presented work is dedicated to research of essence and internal links of transnational cluster systems as a factor contributing to competitiveness of the Black Sea Euro region in view of advancing integration processes and necessity to increase part played by economy of peripheral territories within cross-border cooperation framework. Strategic priorities of network forms of cooperation within the context of the EU cross-border cooperation policy are identified. Advantages and parameters of cross-border industrial quasi-integration are explained in view of prospects of Ukraine entry into the EU. External effect for euro regional authorities is displayed as increase of taxable sphere due to localization of additional corporations in the euro region and intense innovation processes, reduced costs of manufactured products, increased profitability of manufacturing and improved social and economic situation within the euro region. Resulting indicator of social and economic development of the euro region is the growth rate of gross internal product per capita or economy productiveness measured with values of goods and services per unit of human, financial and natural resources. Basing on the above research it seems reasonable to formulate specifics of cluster model in cross-border cooperation as the most adequate in modern conditions of global economy development and current stage of integration of Ukraine in general and, in particular, within the framework of the EU economic space. Thus, the synthesis of concepts of cluster development and international integration formations is possible, since both subjects possess externalities inherent to cross-border cluster systems. As it is shown in the context of synthesis of theory of international economic integration and cluster concept, the cluster approach is the most efficient instrument for development of cross-border economic cooperation and, finally, represents a meso-level of competitive international integration schemes and necessary condition for quality advance in European integration of Ukraine.

Key words: clusterogenesis, transboundary marine cluster, Euro region, marine economic complex, innovations, integration, cluster effect, competitiveness.

Постановка проблеми. Актуальність дослідження визначається зростаючою роллю морських кластерів в умовах переходу української економіки до інноваційного способу розвитку. У зв'язку з цим завдання формування єдиної інноваційної інфраструктури, забезпечення ефективного використання науково-технічного потенціалу Чорноморського Євросоюзу, створення умов для модернізації морської галузі та прискореного розвитку її найбільш встигаючого, конкурентоспроможного сегменту набувають головного значення.

«Морська» економіка стає полем кластеризації, індукуючи цей процес в суміжних галузях. При цьому процес трансграничного кластерогенезу, набуваючи безлічі інваріантних проявів та форм, найбільш масштабно та динамічно розгортається на територіях, що виконують місію найважливіших гео економічних транспортних «коридорів» країни, її провідних інноваційно-комунікаційних центрів. Євросоюз Дунайсько-Чорноморського басейну не лише

мають в розпорядженні найбільш сприятливі умови для економічного кластерогенезу, але й особливим чином (завдяки морським портам та пов'язаній з ними інфраструктурі) «схильні» до локалізації трансграничних феноменів і контактів, генерування ефекту політрансграничності.

Кластерогенез – це процес зосередження найбільш ефективних та взаємопов'язаних видів економічної діяльності, тобто сукупність взаємопов'язаних груп успішно конкуруючих фірм, які утворюють золотий перетин усієї економічної системи держави, забезпечують конкурентні позиції на регіональному, міжгалузевому, національному та світовому ринках.

Розширення Європейського Союзу в контексті трансформації структурних пріоритетів та глобалізації світової економіки викликає необхідність пошуку підходів до адаптації Чорноморського Євросоюзу до нових викликів, насамперед в аспекті зростання конкурентоспроможності підприємств морської галузі.

Транскордонний кластерогенез є сьогодні одним з найперспективніших процесів, що відповідають поставленим завданням у сфері реформування морегосподарського комплексу України та його відповідності сучасним умовам господарювання на світовому ринку морських перевезень.

Економічний простір на правому березі Дунаю почав жити в складі потужної геополітичної структури з усіма перевагами, які сьогодні може дати об'єднана Європа. Економічний розвиток Придунайського регіону України можливий шляхом найбільш раціонального використання його економічного потенціалу, залучення інвестицій у рамках нових можливостей транскордонного співробітництва в контексті інтеграційних процесів. Перспективи вступу України до Євросоюзу здебільшого визначаються її сусідством в європейській стратегії транскордонного співробітництва, який наповнює цей новий статус новим конкретним змістом. З цієї обставини впливають принаймні два питання. Чи дійсно ми прагнемо реально скористатися перевагою прикордонного сусідства? Якщо так, то що для цього потрібно зробити? Транскордонне співробітництво стає визначальним фактором поглиблення європейської інтеграції в умовах, коли в політичному та науковому дискурсі трансформується зміст поняття «кордон» від лінії розділу до фактору контакту, який, швидше, вже не лінія, а функціональний простір, де стикаються різні суспільства й колективи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Кластерний підхід до структурування економіки, обґрунтування стратегій регіональної економічної політики та підвищення конкурентоспроможності є загальноновизнаним в розвинених країнах. З початку 80-х років ХХ ст. за кордоном були здійснені численні дослідження, опубліковано значну кількість робіт, які піднімають питання конкурентоспроможності фірм в контексті регіонального бізнес-ландшафту. Ідея про те, що успіхи національної економіки залежать, зрештою, від розвитку локальної концентрації спеціалізованих галузей ("industrial districts") простежується понад століття тому в роботах Альфреда Маршалла (1890 рік). Він першим дослідив синергетичний ефект, що досягається під час об'єднання та підвищення спеціалізації підприємств. Ще в кінці ХІХ ст. А. Маршалл одним з перших обґрунтував переваги кластерної теорії [1, с. 127].

Майкл Портер в роботі «Конкурентна перевага націй» доходить такого висновку: «під час розроблення інвестиційної політики перехідні економіки мають прагнути розвивати взаємозалежні промислові кластери на основі базових і допоміжних галузей» [2, с. 219]. Підхід до оцінювання конкурентоспроможності регіону можна сформулювати, спираючись на концепцію конкурентоспроможності країни, запропоновану М. Портером [3].

Проблемам розвитку інноваційних форм кластерогенезу на основі квазіінтеграції в умовах розвитку нового технологічного укладу та нових викликів глобальної нестабільності присвячені роботи вітчизняних економістів, зокрема праці Б.В. Буркинського, В.М. Геєця, М.І. Долішнього, В.С. Кравціва, Ю.В. Макогона, В.М. Осипова, С.В. Філіппової, в яких досліджені різні аспекти розвитку інноваційних форм мережевої взаємодії, обґрунтовані стратегії економічного зростання у зв'язку з проблемами європейської інтеграції України. В наукових працях цих учених визначено теоретико-методологічні аспекти конкурентного кластерного розвитку. Проте необхідно зауважити, що механізм формування транскордонних кластерних систем в Україні практично не досліджений, що викликає необхідність розроблення цієї тематики.

Для аналізу кластерних міжгалузевих взаємодій та обґрунтування інструментарію щодо виділення та оцінювання рівня розвитку кластерів використано методологію моделі «Витрати – Випуск», праці вітчизняних вчених (роботи М.П. Войнаренка [6], В.І. Захарченка, Н.А. Мікули [7]), дослідження зарубіжних науковців (роботи У. Айзарда, В. Леонтьєва, П. Найкампа). Українських досліджень та публікацій з проблем транскордонної промислової кластеризації поки що недостатньо. Вони, як правило, мають загальний або декларативний характер. Невирішеною задачею залишається необхідність заповнення розриву між теоретичною конструкцією моделі промислового кластеру та потребами органів влади й бізнесу в науковому обґрунтуванні прийнятих стратегічних рішень на мезорівні. Це означає необхідність розроблення методичного інструментарію використання моделі під час розроблення напрямів та заходів транскордонної промислової політики, стратегій, програм розвитку чорноморських Єврорегіонів, корпоративних конкурентних стратегій. Крім того, кластерну теорію пов'язують з теоріями фірми, інноваційного розвитку, економічного зростання тощо. Однак, незважаючи на наявність досить масштабних досліджень, присвячених мережевим кластерам, в термінологічному та змістовному питаннях ці структури в транскордонному аспекті, як і раніше, залишаються недостатньо вивченими.

Метою статті є розвиток методичних основ механізму кластерогенезу в Дунайсько-Чорноморському Єврорегіоні в умовах розширення

ЄС шляхом створення морського кластеру, а саме інституту мезоінтеграції, який стає полюсом економічного зростання та конкурентоспроможності морської галузі України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Українське Придунав'я має унікальне економіко-географічне положення, адже Дунай – одна з найважливіших транспортних артерій Європи. Після падіння «залізної завіси» нам далеко не байдужий досвід інших держав Західної Європи, який демонструє розвиток процесу економічної децентралізації за наділення прикордонних регіонів цілою низкою економічних прав, без якого неможливо забезпечити цілісність та економічну безпеку держави, запобігти відтоку трудових та матеріальних ресурсів. Поступове переміщення акценту на регіональну економічну активність вимагає розроблення механізмів, що створюють імпульс для інноваційних процесів щодо умов Придунав'я.

Під кластером розуміють групу територіально-локалізованих підприємств, навчально-виробничих та фінансових компаній, пов'язаних між собою за технологічним ланцюжком або орієнтованих на загальний ринок ресурсів чи споживачів (мережевий взаємозв'язок), маючи мережеву форму управління, конкурентоспроможних на конкретному рівні та здатних генерувати інноваційну складову на основі їх конкурентоспроможності на ринках [4].

Морські кластери сполучають такі види морської діяльності, як мореплавання, експлуатація портів, суднобудування та судноремонт, рибальство, берегові виробничі підприємства, вантажні та пасажирські морські перевезення, виробництво судового та портового обладнання, будівництво гідротехнічних берегових споруд, отримання чистих видів енергії, інформаційні технології, морський туризм. Ядром морського кластеру є рух вантажів, навколо якого концентруються супровідні виробничі та обслуговуючі підприємства морегосподарського комплексу. Створення морського кластеру ставить перед собою перш за все такі цілі, як підвищення конкурентоспроможності, розвиток морської та експортоорієнтованих галузей, покращення координації в рамках кластеру.

Як інструменти реалізації стратегії транспортно-розвитку регіону кластери створюють передумови реалізації великомасштабних інвестиційних проектів. Можна виділити три головні переваги інвестування в кластери. По-перше, критична маса підприємств стає «магнітом» для подальшого залучення вітчизняного та іноземного капіталу. Великі, зокрема міжнародні, компанії віддають перевагу інвестуванню в ті регіони, де вже створені клас-

тери або хоча б є передумова їх формування. По-друге, інвестування в кластери виключає реалізацію проектів кон'юнктурного характеру, отже, мінімізує ризик подальших дезінвестицій. По-третє, співробітництво в кластері та наявність загальних ініціатив акумулюють приватні інвестиції, дають можливість реалізації великих проектів.

Розташування Придунайського регіону на перетині важливих міжнародних шляхів з Європи в Азію сприяє розвитку потенціалу море-господарського та транспортного комплексу, який включає три морських торговельних порти (міста Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайск), три судноремонтних заводи, Державну судноплавну компанію ВАТ «Українське Дунайське пароплавство», чотири залізничних станцій, локомотивне депо, низку підприємств автомобільного транспорту, аеропорт «Ізмаїл». Висновками сегментації регіону є те, що створений навчальний та інформаційно-аналітичний кластер буде мати технічну базу, програму подальшого просування кластерних систем, навички й досвід в аналізі та упровадженні кластерів. Також довгостроковим результатом діяльності є передача методик упровадження кластерних систем за допомогою навчального та інформаційно-аналітичного кластеру на територіях Єврорегіону «Нижній Дунай» (Румунія та Молдова). Перспективою є створення єдиної інформаційної бази на території Єврорегіону [5, с. 204].

Інвестиційна програма Єврорегіону «Нижній Дунай» передбачає:

- розроблення стратегій спільного розвитку міст і сіл регіону в рамках транскордонного співробітництва;
- поліпшення інвестиційного клімату (гармонізація законодавства, надання податкових пільг, зняття митних бар'єрів, легалізація доходів);
- створення підприємств з іноземним капіталом;
- створення бізнес-центрів та інформаційних центрів щодо транскордонного співробітництва;
- створення міжнародної зони вільного підприємництва;
- організацію Міжнародної універсальної біржі;
- розвиток транспорту та інфраструктури;
- проведення спільних маркетингових досліджень.

Інвестиційні регіональні програми повинні бути комплексними. В обмеженій єдності з націленістю на розвиток окремих галузей та малого бізнесу програма повинна передбачати поліпшення стану доріг, телекомунікацій, що

здебільшого визначає інвестиційну привабливість регіону для інвестицій. Програми повинні містити розвиток соціальної інфраструктури задля підвищення конкурентоспроможності населення на ринку праці. Ще один важливий момент полягає в тому, що регіональні інвестиційні програми визначають так звані полюси росту», розвиток яких дає більш істотні переваги для цього регіону [5, с. 206].

Для Придніпров'я розвиток Дунайського інституту НУ «Одеська морська академія» є саме такою «крапкою росту», що дасть змогу в перспективі створити новий феномен на півдні Одеської області, а саме єдність інтересів пароплавства й влади регіону, спільну роботу на залученні інвестицій у вигляді молодих фахівців морської галузі, що є інвестиціями в людський капітал.

Кластерний підхід має такі переваги на регіональному рівні. По-перше, регіональні інноваційно-промислові кластери мають в своїй основі стійку систему поширення нових технологій, знань, продукції, що сформувалась, так звану технологічну мережу, яка спирається на спільну наукову базу. По-друге, підприємства кластеру мають додаткові конкурентні переваги за рахунок можливості здійснювати внутрішню спеціалізацію та стандартизацію, мінімізувати витрати на впровадження інновацій. Регіональну політику необхідно спрямувати на кластерну концепцію розвитку як на державному рівні, так і на рівні регіонів. Світовий досвід останніх двох десятиліть свідчить про те, що в умовах ринкової глобалізації швидкий підйом провідних секторів економіки може здійснюватися шляхом застосування позитивного досвіду створення соціально-інтеграційних систем та їх найбільш ефективної форми, якою є інноваційні кластерні об'єднання.

Інтенсивний розвиток кластерних систем в Україні передбачає прийняття концепції та розроблення загальнонаціональної програми розвитку морських кластерних об'єднань на основі реалізації моделей кластерного розвитку Дунайсько-Чорноморського басейну, що складаються з низки послідовних організаційно-економічних взаємоузгоджених заходів, об'єднаних в системний механізм. Одеська область – це єдиний з приморських регіонів, залучений до діяльності Єврорегіону «Нижній Дунай», що бере активну участь у п'яти європейських транскордонних організаціях, таких як Асамблея Єврорегіонів, Асоціація європейських прикордонних регіонів, Робоча співдружність Придніпровських країн, Конференція Приморських регіонів Європи, Асамблея європейських виноробних регіонів. На початку XXI ст. регіон Чорного моря набуває стратегічного

значення, що обумовлене розширенням НАТО та Європейського Союзу, посиленням російського, турецького та китайського чинників, упровадженням європейської політики сусідства для більшості чорноморських країн та приєднання до ЄС Румунії та Болгарії, розвитком торговельних відносин між країнами, які розміщені на євразійських наземних транспортних маршрутах. Це стало підґрунтям створення концепції Великого Чорноморського регіону (the Wider Black Sea region).

В морегосподарському комплексі України є всі передумови створення морського кластеру з орієнтацією на Чорноморський регіон. В цьому регіоні також активізувався процес кластерогенеза морських галузей, зокрема в Болгарії та Румунії. Підвищений інтерес до цього регіону проявляє Європейський Союз (ЄС), що обумовлене наближенням кордонів ЄС до Чорного моря після приєднання до ЄС Болгарії та Румунії. Задля підтримки створення та функціонування кластерів в морській галузі держав Чорноморського регіону Європейський Союз прийняв низку програм регіонального співробітництва, зокрема створено Єврорегіон «Чорне море», що відкриває нові можливості залучення фінансових інструментів ЄС до формування морського кластеру в Україні.

Сьогодні в рамках Європейського інструмента сусідства та партнерства, який почав діяти у 2007 році, розроблено проект створення в басейні Чорного моря Єврорегіону «Чорне море», до якого увійдуть Болгарія Греція, Румунія, Україна, Туреччина, Росія, Грузія, Придністровський регіон Молдови (м. Тираспіль). Беручи до уваги зростаючий інтерес до транскордонного співробітництва з боку ЄС, можемо сказати, що Єврорегіон «Чорне море» здатний стати важливим інструментом просування України на шляху європейської інтеграції. Для організації діяльності суб'єктів підприємницької діяльності, спрямованої на досягнення конкретної економічної мети, доцільно в рамках Єврорегіону «Чорне море» створити морський транскордонний кластер, який би охоплював приморські регіони країн Чорноморського басейну [6, с. 306].

Термін «морський кластер» ("maritime clusters") означає групу фірм, науково-дослідних інститутів та навчальних організацій (університетів, спеціалізованих шкіл тощо), що іноді користуються підтримкою національних чи місцевих владних структур, які співпрацюють задля впровадження технічних нововведень для поліпшення діяльності морської галузі. У Голландії, Норвегії, Італії цей термін трактується в розширеному значенні та означає комплекс морських видів діяльності, які

переплітаються та взаємодіють (наприклад, мореплавання, експлуатація портів, суднобудування та судоремонт, рибальство, морський туризм, офшорні підприємства) [6, с. 307].

До кластеру входять інженерні, транспортно-експедиторські, стівідорні, логістичні компанії, портові оператори, суднохідні лінії, постачальники суден тощо. Спеціалізацію цього кластеру визначають дві ключові складові: 1) порти як елементи інтермодальних мереж; 2) морська комерція, яка переважно зорієнтована на обслуговування міжнародних ринків. До таких видів діяльності входять судноволодіння, агентування, крюінгові агенції, брокерські компанії.

Основними цілями створення цього кластеру є збільшення тоннажу, обігу та прибутковості; збільшення кількості зайнятих; забезпечення підприємств – учасників кластеру висококваліфікованим персоналом; перетворення на центр підготовки кваліфікованих кадрів; лобювання інтересів; захист навколишнього середовища; підвищення якості логістичних послуг.

Створення транскордонного морського кластеру полегшить інтеграцію чорноморських портів України в сучасні міжнародні логістичні мережі, актуальність яких постійно зростає в умовах більшого застосування підприємствами концепції “just in time” («точно в строк»), яка передбачає синхронізацію потреби у виробничих матеріалах та компонентах з їх постачанням. Надаючи якісний сервіс для мультимодальних перевезень, портовий комплекс України як модуль цієї мережі отримує вигоду від залучення нових вантажопотоків. Однією із сучасних концепцій підвищення конкурентоспроможності національної економіки є клас-

терна концепція, яка заснована на державному стимулюванні створення й розвитку кластерів у Євросоюзі [7, с. 29].

Транскордонний кластер розглядається як мережива організація територіально взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих підприємств, розташованих по обидва боки кордону (включаючи спеціалізованих постачальників, зокрема постачальників послуг, а також виробників та покупців), об'єднаних навколо науково-інноваційного центру, яка пов'язана вертикальними зв'язками з місцевими органами влади задля підвищення конкурентоспроможності підприємств, регіонів та національної економіки [8].

Термін “transboundary cluster” відображає той факт, що в умовах глобальної нестабільності компанії конкурують не стільки за продуктивність, скільки щодо здатності до інновацій [8], а саме кластерні об'єднання підприємств адаптивні до сучасних інноваційних процесів. Кластерна стратегія транскордонної кооперації передбачає формування територіально локалізованих кластерних об'єднань прикордонних регіонів навколо іноземних компаній-інноваторів, мережеві агенти яких (виробники інноваційних продуктів та послуг, постачальники, об'єкти інфраструктури, науково-дослідні центри, ВНЗ) кооперуються на основі конкуренції та кооперації, генеруючи синергетичний ефект, взаємодоповнюючи один одного та посилюючи конкурентні переваги як самих компаній, так і кластеру загалом (рис. 1).

Зарубіжний досвід свідчить про ефективність кластерної політики та її позитивний вплив на рівень конкурентоспроможності економіки. Інтеграційні процеси у світі створюють



Рис. 1. Складові успішної роботи кластерних об'єднань

передумови формування міжнародних кластерів у транскордонних державах задля підвищення міжнародної конкурентоспроможності товаровиробників.

Структурними елементами транскордонного кластеру є такі блоки (групи):

- виробничий;
- блок інноваційно-інформаційної інфраструктури, що об'єднує венчурні фірми, бізнес-інкубатори, дослідницькі та випробувальні центри, консалтингові та маркетингові агенції;
- науково-освітній (університети, лабораторії, НДІ);
- торгово-фінансовий (банки, лізингові компанії, маркетингові послуги, митний термінал);
- транспортно-логістичний та блок інженерної інфраструктури;
- блок постачальників сировини, матеріалів та обладнання (рис. 2).

Мета формування морегосподарського кластеру полягає у формуванні конкурентоспроможного національного морегосподарського комплексу на сучасному техніко-технологічному рівні, його інтеграції у світову економічну систему. Цілями формування морегосподарського кластеру перш за все є підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів, розвиток морської та експортно орієнтованих галузей, покращення координації в

рамках морегосподарського комплексу країни. Сьогодні немає єдиного механізму взаємодії суб'єктів, які стоять між виробником та кінцевим споживачем, тобто посередницьких, транспортних, експедиторських, сюрвеєрських, агентських та інших товаросупровідних компаній. Відсутність такого механізму негативно відображається на конкурентоспроможності вітчизняної продукції через високі транзакційні витрати, втрати часу, погіршення якісних характеристик товару [9].

Самоорганізація морегосподарського кластеру забезпечить розвиток міжнародних транспортних коридорів та реалізацію проектів щодо модернізації, реконструкції та будівництва сучасних перевантажувальних комплексів [10, с. 148]. Концептуальною перевагою кластеру є створення нових можливостей розвитку за рахунок синергетичних ефектів у процесі комплексного підходу до розвитку морської галузі. Серед основних переваг формування та функціонування морегосподарського кластеру в Україні для його учасників слід виокремити такі:

- 1) скорочення витрат підприємств – учасників кластеру на імобілізацію оборотних коштів на час знаходження їх в процесі доставки; це досягається за допомогою формування в рамках кластеру єдиної товарно-розподільчої бази за кожним видом вантажопотоку;



Рис. 2. Структура морського кластеру

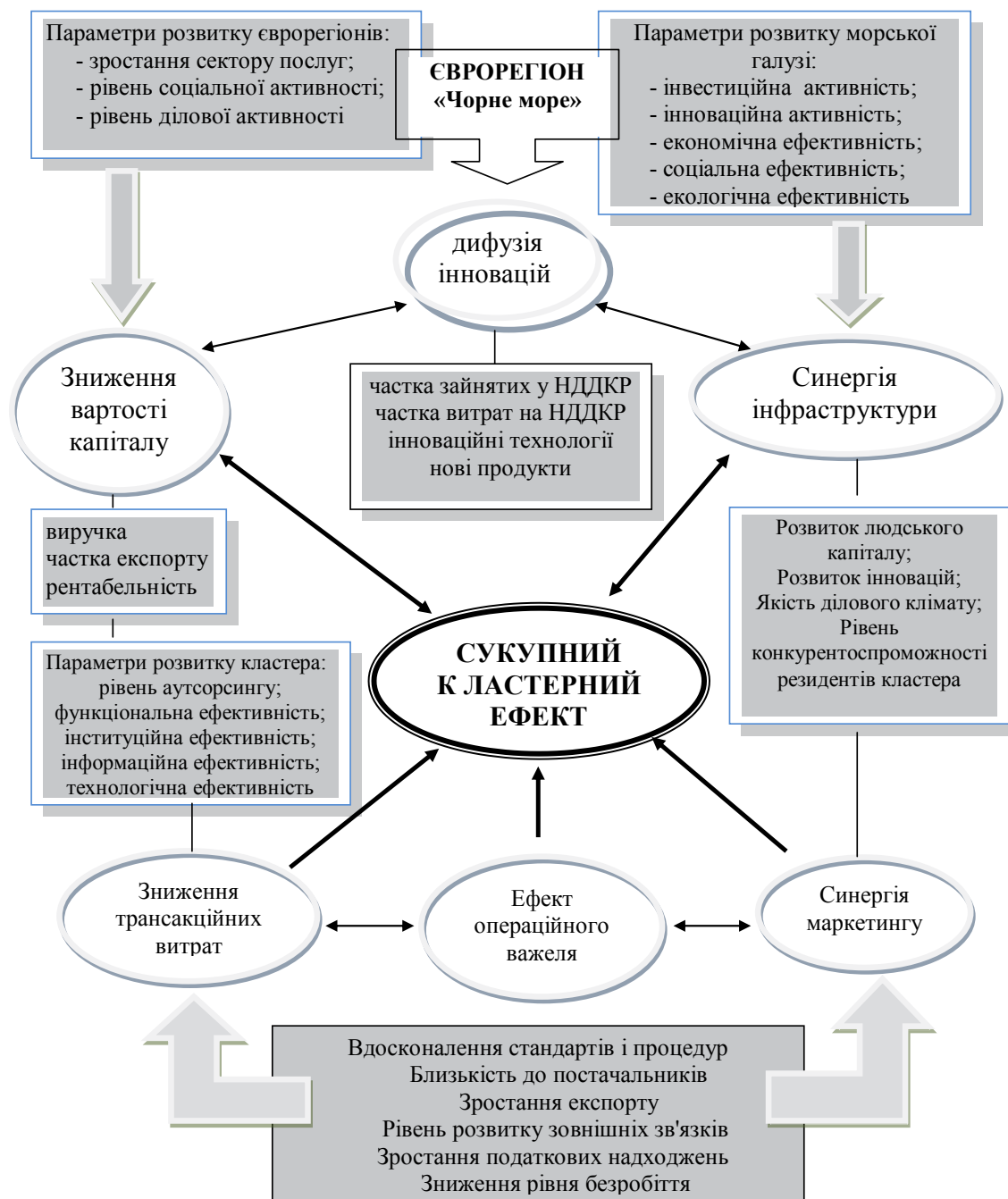


Рис. 3. Параметри ефективності транскордонних мережевих кластерів

2) централізація спільних для учасників кластеру функцій; в умовах постійного загострення конкуренції з боку морських держав світу підприємства морегосподарського комплексу (МГК) України поодиноці не в змозі проводити маркетингові, соціологічні дослідження, вживати ефективних економічних заходів щодо успішного конкурентного протистояння з боку великих іноземних корпорацій, тому існує нагальна потреба тісного співробітництва відповідних підприємств регіону для акумуляції розрізаних фінансових, матеріальних та трудових ресурсів, що забезпечується в

умовах кластерного підходу до розвитку МГК України; з огляду на це перспективним є впровадження в рамках морегосподарського кластеру операційної та інформаційно-аналітичної системи, комплексної автоматизованої системи управління ризиками, розвиток сучасних автоматизованих технологій підтримки прийняття рішень, створення єдиних call-центрів, більш широке впровадження уніфікованого електронного документообігу та управлінського обігу;

3) переваги використання єдиної інфраструктури;

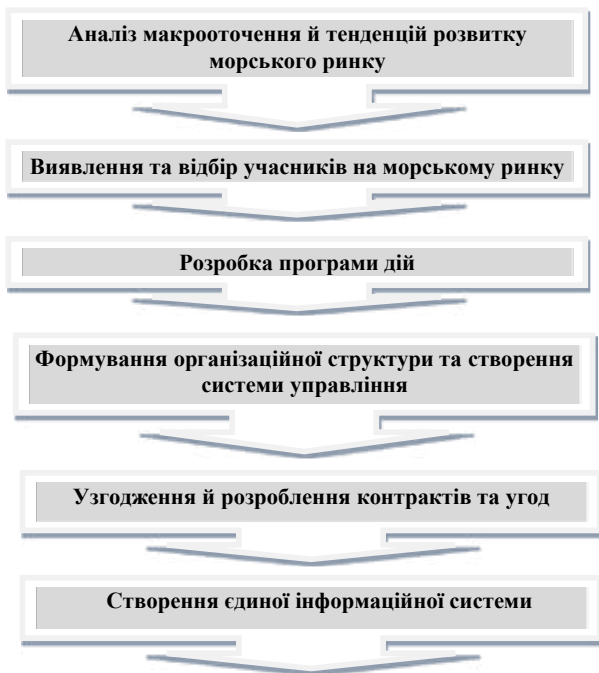


Рис. 4. Етапи кластерогенеза морської галузі

4) більш повне використання потенціалу транскордонного співробітництва, вихід на нові ринки;

5) збільшення обсягів експортних поставок вітчизняних виробників на базисних умовах "Incoterms" груп "С" та "D", які передбачають більше ризиків для постачальника, проте й значно більшу прибуткову (збутову) маржу;

6) полегшення отримання кредитів для підприємств кластеру, зокрема для такої капіталомісткої галузі, як суднобудування, завдяки залученню до роботи кластеру спеціалізованих фінансово-кредитних установ.

В разі досягнення ефективності кооперації виникає синергетичний ефект, тобто взаємодія двох або більше факторів, що характеризується тим, що їх дія істотно перевершує ефект кожного окремого компонента у вигляді їх простої суми. Цей ефект виявляється у зниженні інтегральних корпоративних витрат, що виникає за рахунок багатофункціонального використання ресурсів. Користь, отримана в результаті синергетичного ефекту, тобто від комбінування двох або більше елементів, збільшується таким чином, що продуктивність цієї комбінації вище, ніж сума її окремих елементів.

Такий підхід веде до формування портових логістичних мереж, які охоплюють різноманітні транспортні вузли (наприклад, спеціалізовані порти, термінали, складські та виробничі потужності, промислові об'єкти), діяльність яких залежить від вантажної роботи великих портів.

Висновки з проведеного дослідження. На основі дослідження можна зробити такі висновки.

1) Використання кластерної концепції в Чорноморському регіоні дасть змогу максимально ефективно використовувати наявний транзитний потенціал Єврорегіону «Нижній Дунай», результатом чого буде зростання його конкурентоспроможності та економічної безпеки; в результаті активізації процесу кластерогенеза морська галузь підвищить свою ефективність за рахунок дії зовнішніх ефектів-екстерналій, а саме мережевих, синергії, агломерації, «переливання», соціальних.

2) Сьогодні необхідні розроблення та реалізація транскордонної стратегії розвитку Єврорегіону «Чорне море» з урахуванням європейського досвіду трансрегіонального стратегування, об'єктом якого є сталий соціально-економічний розвиток єврорегіональної системи в єдності її людського, природно-ресурсного й виробничого потенціалів та інституційного середовища. Для формування цілісної, ефективної політики розвитку транскордонного співробітництва з активною участю периферійних регіонів України необхідно розробити теоретико-методологічні основи квазіінтеграції суб'єктів підприємництва в рамках Єврорегіонів та обґрунтувати нові форми та механізми її поглиблення у зв'язку з концепцією мережевих кластерних систем.

3) Кластерогенез морської галузі сприятиме об'єднанню зусиль окремих учасників морсько-господарського комплексу України для досягнення високого економічного результату, в основі якого лежать інновації. Водночас участь в кластері науки дасть змогу скоординувати дослідження в напрямі задоволення потреб морського бізнесу та прискорити комерціалізацію наукових розробок. Використання кластерної концепції в приморському регіоні дасть змогу максимально ефективно використати наявний транзитний потенціал Єврорегіону, результатом чого буде вирішення низки соціально-економічних проблем як морської галузі, так і Єврорегіону.

4) Регіональна влада отримує можливість вирішити низку наявних соціально-економічних проблем та брати участь в розробленні стратегії розвитку галузі з урахуванням інтересів та пріоритетів Дунайсько-Чорноморського Єврорегіону.

5) Кластерні структури дадуть змогу вийти морській галузі, а також окремим учасникам господарювання на якісно новий рівень їх конкурентоспроможності на світовому ринку транспортних послуг. Таким чином, функціонування кластерних структур в Дунайсько-Чорноморському басейні ґрунтоване на взаємовигідній співпраці бізнесу, наукових організацій, навчальних установ та місцевої влади.

Список використаних джерел:

1. Marshall A. Elements of Economics of Industry Being the First Volume of Elements of Economics. L., 1928.
2. Porter M. Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors. N.Y., 1980.
3. Портер М. Международная конкуренция / пер. с англ. Москва : Международные отношения, 1993. 896 с.
4. Williamson O. The Economic Institutions of Capitalism. New York : Free Press, 1985. 450 p.
5. Коваленко С.И. Еврорегион «Нижний Дунай»: перспективы развития инновационных форм трансграничной кооперации в условиях расширения ЕС. *Проблемы и перспективы сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ* : сборник научных трудов. Ростов-на-Дону ; Донецк : ДонНУ, 2013. С. 203–207.
6. Осипов В.М., Єрмакова О.А. Світовий досвід створення та функціонування морських кластерів. *Вісник соціально-економічних досліджень* : зб. наук. праць. № 36. Одеса : ОДЕУ, 2009. С. 305–311.
7. Войнаренко М.П. Кластери як полюси зростання конкурентоспроможності регіонів. *Економіст*. 2008. № 10. С. 27–30.
8. Мікула Н.А. Стратегія формування та підтримки розвитку транскордонних кластерів. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Кластери та конкурентоспроможність прикордонних регіонів* : збірник наукових праць / відп. ред. Є.І. Бойко. Вип. 3 (71). Львів : НАН України, Ін-т регіональних досліджень, 2008. С. 129–141.
9. Макогон Ю.В. Экономические интересы Украины в ОЧЭС. *Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ* : сборник научных трудов. Одесса ; Донецк : ДонНУ, 2008. 966 с.
10. Филиппова С.В., Сааджан В.А., Глущенко В.Д. К вопросу формирования морехозяйственных кластеров. *Економіка: реалії часу*. 2014. № 5 (15). С. 146–151.