

УДК 334+65.012.32

Іван Кіщак
Сергій ШевчукIvan Kishchak
Sergiy Shevchuk**МОРСЬКИЙ ТРАНСКОРДОННИЙ КЛАСТЕР ЯК ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ
ІНСТРУМЕНТ РОЗВИТКУ СУДНОБУДУВАННЯ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ****MARITIME TRANSBORDER CLUSTER AS ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC TOOL
OF SHIPBUILDING DEVELOPMENT IN THE SOUTH OF UKRAINE**

У статті розкрито роль морського кластеру у розвитку суднобудування південного регіону України в умовах активізації євроінтеграційних процесів. Висвітлено економічні та організаційні проблеми створення морського кластеру в Миколаївській області з перспективою його входження у транскордонний кластер у межах євро регіону «Чорне море». Запропоновано організаційну структуру та функції елементів кластеру. Обґрунтовано переваги та економічне значення морського кластеру для розвитку суднобудівної галузі.

Ключові слова: морський кластер, суднобудування, транскордонне співробітництво, євро регіон.

В статье раскрыта роль морского кластера в развитии судостроения южного региона Украины в условиях активизации евроинтеграционных процессов. Освещены экономические и организационные проблемы создания морского кластера в Николаевской области с перспективой его вхождения в трансграничный кластер в пределах евро региона «Черное море». Предложена организационная структура и функции элементов кластера. Обоснованы преимущества и экономическое значение морского кластера для развития судостроительной отрасли Украины.

Ключевые слова: морской кластер, судостроение, трансграничное сотрудничество, евро регион.

In the article the role of maritime cluster in the development of shipbuilding of Southern regions of Ukraine in the framework of reinforced European integration processes are disclosed. The economic and organizational problems of creating of maritime cluster in the Mykolaiv region with a view to its entry into the transborder cluster within the Euroregion «Black Sea» are highlighted. The organizational structure and functions of the cluster elements are proposed. The advantages and economic importance for the maritime cluster development of shipbuilding industry in Ukraine are grounded.

Keywords: maritime cluster, shipbuilding, transborder cooperation, euroregion.

Постановка проблеми. Відродження і розвиток суднобудування на Півдні України є одним із пріоритетних завдань держави, вирішення якого має вирішальний вплив на розвиток економіко-виробничого потенціалу регіону. В даному разі суднобудівна галузь відіграє роль інтегруючої ланки в морегосподарському комплексі, що включає не тільки суднобудівні й судноремонтні заводи, а й підприємства машинобудівної галузі, порти, науково-дослідні та проектно-конструкторські організації, професійні та вищі навчальні заклади тощо.

У зв'язку з цим актуалізується необхідність впровадження гнучких форм кооперації, координації та інтеграції діяльності багатьох суб'єктів виробничого процесу, наукових досліджень і конструкторських розробок, впровадження інноваційних технологій та організаційно-економічних інструментів регулювання морегосподарської сфери. Світовою економічною практикою доведено, що таким ефективним організаційно-економічним інструментом є морський кластер.

Аналіз останніх джерел досліджень та публікацій. Проблема кластеризації економіки в економічній науці не є новою, однак активізація досліджень у цьому напрямку спостерігається в останнє десятиліття. Серед сучасних українських та зарубіжних вчених, що досліджують проблеми формування та функціонування промислових кластерів, у тому числі транскордонних, слід назвати: П. Беленького, Е. Бергмана, І. Брижань, М. Будкіна, М. Долішнього, Є. Кваснюка, К. Кетельса, О. Кіш, Н. Мікули, М. Портера, С. Соколенко, Р. Сороки, І. Студеннікова, Х-М. Тшуді, Дж. Фезера, В. Чевганова, Д. Ялова. Значний внесок у дослідження проблем управління інноваційною діяльністю підприємств і організацій морегосподарського комплексу зроблено вченими Національного університету кораблебудування ім. адмірала Макарова (В. Блінцов, К. Кошкін, С. Рижков, С. Чернов, С. Бушуев та інші).

Однак проблема створення кластерів у сфері морського транскордонного співробітництва поки що залишається недостатньо дослідженою і потребує подальшого теоретичного і методологічного обґрунтування.

Метою статті є дослідження організаційно-економічних механізмів формування і функціонування морського транскордонного кластера як чинника розвитку суднобудівної галузі південного регіону України.

Основні результати дослідження. Хоча поняття промислового кластера застосовувалося ще у XIX ст., наукове обґрунтування цього терміну вперше здійснив професор М. Портер, визначивши його як групу географічно сусідніх взаємозалежних компаній (постачальники, виробники та ін.) і пов'язаних з ними організацій (освітні заклади, органи державного управління, інфраструктурні компанії), що діють у визначеній сфері та взаємодоповнюють одна одну [2].

Поняття морського кластеру розуміють як об'єднання підприємств і організацій, пов'язаних з морськими видами економічної діяльності (суднобудування та судноремонт, експлуатація портів, морські перевезення, морський туризм, наукові дослідження та підготовка фахівців тощо). За масштабами подібні кластери можуть мати місцеве, регіональне, національне або міжнародне значення [8].

Транскордонне промислове співробітництво з використанням морського кластеру створює додаткові можливості для формування і розвитку потенціалу суднобудування південного регіону завдяки ефективній взаємодії підприємств, наукових установ та органів влади для розширення доступу до інновацій, технологій, «ноу-хау», спеціалізованих і послуг і висококваліфікованих кадрів, зниження транзакційних витрат, що забезпечують формування передумови для реалізації спільних коопераційних проєктів, продуктивної конкуренції та збереження першості в галузі кораблебудування. У цьому сенсі доцільним є створення транскордонного морського кластеру в рамках південного регіону України.

Певні кроки щодо економічної кластеризації були здійснені у 2008 році: Міністерством економіки України розроблено проєкт «Концепції створення кластерів в Україні» [9; 5].

В цьому аспекті значний внесок зроблено Європейським інструментом сусідства та партнерства, зокрема щодо створення євро регіону «Чорне море», який став одним із суттєвих етапів європейської інтеграції України, оскільки дозволив долучити до цього процесу Херсонську, Миколаївську, Одеську, Запорізьку, Донецьку області та Автономну Республіку Крим [4]. Крім України до проєкту увійшли країни Чорноморського регіону: Болгарія, Греція, Румунія, Туреччина, Російська Федерація, Грузія і Молдова.

Формування кластерів у структурі масштабних проєктів транскордонного співробітництва передбачається щонайменше на двох рівнях. Перший рівень – створення кластерів як форми організації суб'єктів підприємницької діяльності для досягнення конкретної економічної цілі розвитку на рівні однієї країни. Другий – створення кластерів, що забезпечують економічне та інше співробітництво між підприємствами і організаціями прикордонних регіонів двох або більше держав, що мають спільний кордон [6, с. 190–197].

Формування морського кластеру на півдні України історично та географічно обумовлене наявністю суднобудівних заводів, морських і річкових портів, підтримуючих підприємств та організацій, функціонуванням єдиного в Україні національного університету кораблебудування ім. адмірала Макарова.

Аналіз стану суднобудування України свідчить, що попри критичний стан галузі країна має унікальні можливості для того, щоб мати конкурентоспроможний комплекс світового значення. Серед вітчизняних суднобудівних регіонів особливе місце належить Миколаївській області: сумарна протяжності будівельних місць трьох суднобудівних заводів (ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод Океан», ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод», ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара») становить 2487 м або 51% відповідного загальноукраїнського показника [7]. Одним із ефективних інструментів відродження суднобудування у південному регіоні України є створення морського транскордонного кластера.

Перш за все йдеться про органічне об'єднання суднобудівних та інших суміжних підприємств, що функціонують в місті Миколаєві (ДП «Миколаївський морський торговельний порт», спеціалізований морський порт «Октябрьск», ТОВ Морський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА», ДП «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот»).

Промислові підприємства м. Миколаєва забезпечують значні обсяги виробництва продукції: понад 90% державного виробництва газових турбін виготовляє ДП «Науково-виробничий комплекс газотурбобудування «Зоря»–«Мапшпроєкт»; 80% глинозему забезпечує ТОВ «Миколаївський глино-

земний завод»; ВАТ «Завод мастильного та фільтруючого обладнання» виготовляє унікальні мастильні системи; ПАТ «Завод «Екватор» здійснює розробку і виготовлення суднового устаткування вентиляції, кондиціонування та очищення повітря для систем життєзабезпечення суден та кораблів всіх класів та призначень.

На першому етапі кластерного розвитку часто створюються нові можливості завдяки географічній концентрації вищенаведених підприємств і організацій. У даному випадку реалізується одна з основних причин географічної концентрації портів: можливість отримання переваг від розподілу витрат на підтримку і розвиток спільних для них ресурсів. Поряд з цим кожен з портів має свої специфічні особливості та можливості обробки вантажів.

Наявність виробничого потенціалу суднобудівних заводів та портів дозволяє реалізувати другу перевагу географічної концентрації цих підприємств: їх розташування на одній території, що забезпечує зменшення витрат і оперативність поставки необхідних для виробничого процесу товарів та послуг. Третя перевага географічної концентрації суднобудівної галузі у межах території Півдня України полягає у поширенні неявного знання, тобто тих знань і досвіду, які не можуть бути легко формалізовані і передані.

В існуючому конкурентному середовищі кластер повинен розвиватися у сприятливих загально-суспільних умовах для підтримки діяльності підприємств, що входять до його складу. На рис. 1 зображена графічна інтерпретація структури морегосподарського кластеру Миколаївської області. Зазначені складові кластеру в повній мірі відображають його концепцію, спрямовану на створення та розвиток спеціальних умов зовнішнього та внутрішнього середовища, які б максимально сприяли розвитку глобальних конкурентних переваг та залучення інвесторів.



Рис. 1. Загальна структура морського кластеру Миколаївської області

Ядро кластеру формують підприємства, що забезпечують основні функції морегосподарського комплексу: суднобудування, судноремонт, діагностика суден, вантажно-розвантажувальні роботи; зберігання на складах продукції. До складу ядро мають увійти: ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан», ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод», ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара», ТОВ «Морський спеціалізований порт «НІКА–ТЕРА» та ДП «Спеціалізований морський порт «Октябрьський». До ядра кластеру за згодою може бути залучений суднобудівно-судноремонтний завод СП ТОВ «НІБУЛОН», на якому розпочато будівництво буксирів серії POSS-115 – «NIBULON-5» та «NIBULON-6».

До підтримуючої частини кластеру доречно віднести підприємства і організації, що виконують функції фінансування і кредитування кластеру, постачання обладнання, сировини та матеріалів, надають технологічні та консультаційні послуги: ВАТ «Державний експортно-імпортний банк Украї-

ни», ЗАТ «ПриватБанк», ДП «Миколаївський морський торговельний порт», ДП «Миколаївський річковий порт», ТОВ «Миколаївський глиноземний завод», ДП «Науково-виробничий комплекс газотурбобудування «Зоря»-«Машпроект», ПАТ «Завод «Екватор», ПАТ «Миколаївський завод мастильного та фільтруючого обладнання».

За функціональним призначанням сфера діяльності кластеру охоплює судноремонтні роботи, основні та додаткові послуги. Судноремонтні роботи включають: доковий ремонт суден; ремонт гвинто-рульового комплексу; якірних ланцюгів та приводів; всі види очищення та фарбування поверхонь; ремонт головних і допоміжних двигунів і механізмів; ремонт суднового електрообладнання та автоматики та інше.

Основні послуги кластеру надаються за напрямками: вантажно-розвантажувальні роботи з експортними, імпорнтними, транзитними і каботажними вантажами; складування і зберігання вантажів, сепарування вантажу на суднах, залізничному рухомому складі та автотранспорті; оформлення та видача вантажних і митних документів та інші. Додаткові послуги: сортування вантажу за лотами, розмірами коносаментними партіями; пакетування; ремонт упаковки; маркування вантажів; стафірування контейнерів та інші.

М'яка інфраструктура включатиме наукові та навчальні заклади, що займаються науковими дослідженнями і розробками нових технологій, модернізацією виробництва, а також підготовкою висококваліфікованого персоналу для морегосподарського комплексу.

До жорсткої інфраструктури кластеру мають входити органи державного та регіонального управління, транспортні комунікації та комунальні підприємства, що забезпечують державне адміністрування та підтримку кластеру, транспортні та комунальні послуги, співпрацю з Миколаївською митницею та правоохоронними органами тощо.

Завдяки диверсифікації діяльності зазначених підприємств у кластері досягається рівномірне завантаження потужностей і збільшення випуску високотехнологічної продукції та послуг. На підставі модернізації виробництва передбачається створення суднобудівно-судноремонтного комплексу з високим рівнем технічної та технологічної оснащеності.

Розвиток кластеру передбачає виникнення сприятливих умов для формування нових місцевих бізнес-асоціацій, науково-дослідних та проектних організацій, підготовки висококваліфікованих працівників, інноваційних технологій, що поступово збільшить важливість, престиж та інвестиційну привабливість кластеру.

Особливою властивістю функціонування кластеру є створення неринкових некомерційних активів у вигляді взаємовідносин, що сприяють безкоштовному обміну інформацією та знаннями через неформальне співробітництво, та допомагають координувати господарську діяльність. У такий спосіб виникають сполучення спеціальних, диференційованих та локалізованих відносин між особами та організаціями, які координуються щоденною співпрацею або правилами, що найчастіше діють тільки за умови сусідства [3, с. 15].

Переваги функціонування кластеру забезпечуються спільною діяльністю. На першому етапі члени кластеру можуть прийняти рішення про спільну інформаційну діяльність щодо підвищення обізнаності та вдосконалення комунікації між компаніями – учасниками кластеру шляхом періодичних зустрічей та спільних нарад, запровадження інформаційного центру, який розповсюджуватиме інформацію про співпрацю, технології та можливості реклами серед компаній кластеру, проводитиме моніторинг змін у законодавстві та випускатиме інформаційний бюлетень по відповідним галузям.

З подальшим розвитком кластеру його учасники залучаються до інших видів спільної діяльності у таких сферах, як навчання персоналу, маркетинг, закупівлі, виробництво, розбудова економічних фондаций.

Спільне навчання може проводитись у формі семінарів, конференцій і тренінгів з питань подальшого кластерного розвитку, управління якістю, стратегічного планування, впровадження нових технологій, законодавчо-нормативного забезпечення, фінансової діяльності тощо.

Спільний маркетинг передбачає колективні дії щодо просування продукції та послуг кластеру за кордоном або на місцевому ринку. Форми такої діяльності можуть бути різноманітними: розробка стратегії експортної та міжнародної торгівлі у галузі, участь у спільних торгових місіях або торгових виставках, публікація інформації в засобах масової інформації, спільний веб-сайт, розробка, виробництво і розповсюдження реклами.

Спільна закупівельна діяльність забезпечує економію ресурсів шляхом координації обсягів замовлень та транспортування. Спільне виробництво означає об'єднання зусиль для спільного вироб-

лення продукції, започаткування нових виробничих потужностей, видів продукції, проведення спільних науково-дослідних та проектно-конструкторських робіт, впровадження нових технологій та організаційного розвитку. Спільна розбудова економічних фондаций - це колективна діяльність щодо створення та забезпечення ефективної діяльності навчальних, фінансових, науково-дослідних та громадських установ для забезпечення кращої конкурентоздатності [3].

Система управління морським кластером має формуватися з представницьких і виконавчих органів, між якими розподілені функції з впровадження заходів щодо його розвитку: департамент економічного розвитку і торгівлі Миколаївської обласної державної адміністрації (координатор); рада територіального морського кластеру; робочі групи з окремих суднобудівних заводів та підприємств.

Згодом кластер може стати частиною нового більш масштабного кластеру (наприклад, міжрегіонального або транскордонного). Одним із можливих варіантів є входження до транскордонного морського кластеру, що передбачає дво-, три- чи багатостороннє співробітництво між місцевими та регіональними органами влади, що здійснюється у географічно суміжних територіях. Це стосується і територій, відокремлених морем [10, с. 17–26].

Така перспектива є досить актуальною, оскільки Миколаївська область поки що залишається поза процесом транскордонної співпраці прикордонних регіонів України. Йдеться, зокрема, про створення морського транскордонного кластера в рамках продовження проекту єврорегіону «Чорне море», який може стати важливим інструментом розвитку суднобудівної галузі півдня України шляхом залучення до цього процесу підприємств Одеської, Миколаївської та Херсонської областей [1, с. 141–146].

Висновки. За результатами дослідження встановлено, що створення морського кластера в Миколаївському регіоні дозволить ефективно використовувати виробничі потужності ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан», ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод», ДП «Суднобудівний завод ім. 61 комунара», суднобудівно-судноремонтний завод СП ТОВ «НІБУЛОН»; створити потужний морегосподарський комплекс, що складатиметься з портів: ЗАТ «Морський спеціалізований порт «Ніка–Тера», ДП «Спеціалізований морський порт «Октябрьський» та порту заводу «Океан».

Створення морського кластера сприятиме активізації діяльності підприємств і організацій, що виконують функції фінансування і кредитування кластеру, постачання обладнання, сировини та матеріалів, надають технологічні та консультаційні послуги: ВАТ «Державний експортно-імпорتنний банк України», ЗАТ «ПриватБанк», ДП «Миколаївський морський торговельний порт», ДП «Миколаївський річковий порт», ТОВ «Миколаївський глиноземний завод», ДП «Науково-виробничий комплекс газотурбобудування «Зоря»-«Машпроект», ПАТ «Завод «Екватор», ПАТ «Миколаївський завод мастильного та фільтруючого обладнання». В перспективі Миколаївський кластер може стати частиною морського транскордонного кластера в рамках проекту єврорегіону «Чорне море».

Реалізація програми розвитку морського кластера в Миколаївській області дозволить: істотно збільшити частку українського ринку з будівництва суден і вихід на міжнародний ринок; забезпечити зростання інвестицій у нове виробництво на базі інноваційних технологій, орієнтованих на нові ринки суднобудування та судноремонту, завантажувально-розвантажувальних робіт; формування стійкого сегмента інноваційних розробок і передових наукових досліджень у різні рівні кластеру; сформуванню комплексну систему підготовки та підвищення кваліфікації кадрів, задіяних на підприємствах кластера.

Список використаної літератури

1. Єрмакова О. А. Перспективи створення морського транскордонного кластера в Чорноморському регіоні / О. А. Єрмакова // Економіка промисловості. – 2008. – № 4. – С. 141–146.
2. Портер М. Конкуренція / М. Портер. – М., 2006. – 608 с.
3. Посібник з кластерного розвитку. – К. : GFA Consulting group, 2006. – 38 с.
4. Спільна Операційна Програма басейну Чорного моря на 2007–2013 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Documents/MixedList?tag=ProgramiPrikoronnogoSpivrobitnitstvaYeisp>.
5. Степанова К. В. Кластеризація морегосподарської діяльності: світовий досвід та українські реалії / К. В. Степанова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mgu-sjeconomy.org.ua/docs/vol2_1.../20.docx.

6. Студенніков І. Феномен євро регіонів в контексті методології історико-регіональних досліджень / І. Студенніков // Історія України. Маловідомі імена, події, факти. – К., 2003. – Вип. 22–23. – С. 190–197.
7. Судостроение Украины – от упадка к возрождению [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.segodnya.ua/blogs/lisickiyblog/blog-sudostroenie-ukrainy-ot-upadka-k-vozhrozhdeniyu-484682.html>.
8. Управління інноваційною діяльністю підприємств та організацій морегосподарського комплексу : [монографія] // [С. І. Бай, В. С. Блінцов, С. К. Чернов та інші]. – Миколаїв : Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова, 2013. – 448 с.
9. Щодо перспектив створення морських кластерів в Одеській області. Аналітична записка. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: niss.gov.ua/articles/987/.
10. Tschudi H-M. Promoting transfrontier co-operation: an important factor of democratic stability in Europe / H-M. Tschudi. – Strasbourg, 2002. – 4-6 June. – Pp. 17–26.

References

1. Yermakova, O. A. (2008) Prospects for a transborder maritime cluster in the Black Sea region. *Ekonomika promyslovosti*, 4, pp. 141–146.
2. Porter, M. (2006) *Competition*. Moscow: Vil'yams, 608 p.
3. Posibnyk z klasterneho rozvytku (2006) Kyiv: GFA Consulting group, 38 p.
4. The Joint Operational Programme of The Black Sea Basin 2007–2013 [Internet]. Available from: <http://www.me.gov.ua/Documents/MixedList?tag=ProgramiPrikordonnogoSpivrobitnitstvaYeisp> [Accessed 15 May 2014].
5. Stepanova, K. V. Clustering of maritime activity: international experience and Ukrainian realities [Internet]. Available from: http://www.mgu-sjeconomy.org.ua/docs/vol2_1.../20.docx [Accessed 30 April 2014].
6. Studennikov, I. (2003) The phenomenon of European regions in the context of the methodology of historical and regional studies. *Istoriya Ukrainy. Malovidomi imena, podiyi, fakty*, 22–23, pp. 190–197.
7. Shipbuilding Ukraine - from decline to revival [Internet]. Available from: <http://www.segodnya.ua/blogs/lisickiyblog/blog-sudostroenie-ukrainy-ot-upadka-k-vozhrozhdeniyu-484682.html> [Accessed 26 April 2014].
8. Bay, S. I., Blintsov, V. S., Chernov, S. K. and others (2013) *Managing of innovation activities of enterprises and organizations of marine economy*. Mykolayiv: Natsional'nyy universytet korablebuduvannya im. admirala Makarova, 448 p.
9. Regarding the prospects for maritime clusters in the Odessa area. Policy Brief [Internet]. Available from: www.niss.gov.ua/articles/987/ [Accessed 22 April 2014].
10. Tschudi, H-M. (2002) *Promoting transfrontier co-operation: an important factor of democratic stability in Europe* Strasbourg, pp. 17–26.

Стаття надійшла до редакції 21.04.2014.

Відомості про авторів

І. Т. Кіщак, доктор економічних наук, професор, декан факультету економіки Миколаївського національного університету ім. В.О. Сухомлинського.

С. П. Шевчук, кандидат педагогічних наук, професор кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності Миколаївського національного університету ім. В.О. Сухомлинського.