

ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ ТРАНСКОРДОННОГО МОРСЬКОГО КЛАСТЕРА В ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

Однією із найважливіших тенденцій розвитку національних економік на початку ХХІ ст. стало посилення регіональної економічної інтеграції. Взаємопереплетіння економік, посилення їх взаємозалежності та формування спільного економічного простору для переміщення між державами товарів, послуг та чинників виробництва сприяють досягненню макроекономічної стабільності та економічному зростанню країн.

Дуже часто під зовнішньоекономічною діяльністю регіону розуміють, перш за все, транскордонну торгівлю, якою ця діяльність не обмежується. Транскордонні виробничі зв'язки набагато стабільніші, ніж торгові взаємовідносини. Транскордонне співробітництво має бути більш наповнене економічним змістом, адже на даному етапі більшість транскордонних взаємодій за участю регіонів України обмежуються сферою екології, соціально-культурних питань. В активізації економічної складової транскордонної співпраці через співробітництво на рівні суб'єктів господарювання визначну роль починає відігравати промисловий кластер. Наявність потужного економічного потенціалу країн Чорноморського регіону, а також посилення стратегічного значення цього регіону обумовили актуальність досліджень, присвячених перспективам створення транскордонного морського кластера у Причорномор'ї.

Проблема формування та функці-

онування промислових кластерів досліджена і дістала наукового обґрунтування у працях таких вітчизняних та зарубіжних учених: Е. Бергмана, І. Брижань, М. Енрайта, Є. Кваснюка, К. Кетельса, М. Портера, С.І. Соколенко, Х.М. Тшуді, Р. Сорроки, Дж. Фезер, В. Чевганова, Д.А. Ялова, сучасних дослідників у сфері транскордонного співробітництва, а саме: П.Ю. Беленького, В.С. Будкіна, М.І. Долішнього, О. Кіш, Н.А. Мікули, І.М. Студеннікова та інших.

Мета статті – обґрунтувати перспективність створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні.

Аналіз існуючих концепцій щодо визначення поняття „транскордонне співробітництво” виявив, що ні Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або владами, ні Закон України „Про транскордонне співробітництво” не дають чіткого визначення транскордонного співробітництва територій, відокремлених морем. Визначення поняття „транскордонне співробітництво”, яке визнає відокремлені морем території суб'єктами транскордонного співробітництва, належить Х.М. Тшуді: транскордонне співробітництво – це дво-, три- чи багатостороннє співробітництво між місцевими та регіональними органами влади (напівгромадські і приватні суб'єкти також можуть бути включені у цей контекст), що здійснюється у географічно суміжних територіях. Це стосується і територій, відокремлених

морем [1, 17-26].

У формуванні та подальшому функціонуванні регіонів транскордонного співробітництва науково обґрунтованим має бути вибір регіону з точки зору його оптимальних розмірів, геополітичного та гео економічного розташування, а також з урахуванням економічного потенціалу регіону сусідньої держави. На думку С. Гродського та І. Гладій [2, 13-18] значні за територією регіони мають передбачати дворівневну регіональну структуру:

організацію євро регіонів як форми міжнародного співробітництва міжурядових структур. І. Студенніков надає таке визначення поняттю “євро регіон”: євро регіон – це форма транскордонного співробітництва між територіальними громадами або місцевими органами влади прикордонних регіонів двох або більше держав, що мають спільний кордон, спрямоване на координацію взаємних зусиль і здійснення ними узгоджених заходів у різних сферах життєдіяльності відповідно до національних законодавств і норм міжнародного права для розв’язання спільних проблем і в інтересах людей, які населяють його територію по обидва боки державного кордону [3, 190];

створення кластерів як форми організації суб’єктів підприємницької діяльності для досягнення конкретної економічної цілі розвитку.

Поняття кластера не є феноменом для світової економічної думки. У Великобританії ще наприкінці ХІХ ст. відомий економіст А. Маршалл здійснив ідентифікацію та надав оцінку важливості текстильного кластера в районі Манчестеру та кластера металообробки – у Шеффільді. У середині ХХ ст. значний внесок у подальший розвиток сільових

систем у вигляді „промислових округів” – кластерів зробили італійські дослідники та практики. Хоча це явище не нове, уперше визначення йому надав доктор економіки, професор із Гарвардської школи бізнесу М. Портер у 1990 р. За його визначенням, кластери – група 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 [4, 289]. Яскравими прикладами кластерів є технологічний кластер у Силіконовій Долині, кінопромисловий кластер у Голівуді.

Кластери не є простою місцевою концентрацією промисловості, а виступають ареною, на якій здійснюється реальна взаємодія між місцевими фірмами та іншими інститутами. У кластері виникає взаємна підтримка та координація, які відображають такі поняття, як „соціальний капітал” та „довіра” [5, 433-445].

Реалізація кластерного підходу в рамках прикордонного співробітництва створює великий потенціал економічного зростання прикордонних областей. Транс-кордонні кластери охоплюють суміжні прикордонні території сусідніх держав, до складу яких входять інституції, розміщені по обидва боки кордону. Вони у більшості випадків мають бути результатом реалізації регіональних стратегій розвитку транскордонного співробітництва. І якщо у країнах ЄС транскордонні кластери діють у досить уніфікованому законодавчому середовищі, то на кордонах України вони діють у суперечливому законодавчому полі. Частково регламентують питання сприяння регіональному розвитку та посиленню конкурентоспроможності регіонів такі нормативно-правові акти, як:

Концепція державної регіональної політики, схвалена Указом Президента України від 25.05.2001 р., Програма розвитку єврорегіонів від 29.04.2002 р., закони України “Про стимулювання розвитку регіонів” від 05.09.2005 р., „Про транскордонне співробітництво” від 24.06.2004 р., постанова Верховної Ради України „Про приєднання України до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або владами” від 14.07.1993 р., Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2015 р., Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2007-2010 рр.

Іноді кластери ототожнюють зі спеціальними економічними зонами (СЕЗ), але СЕЗ самі по собі не є кластерами, а лише виступають як інфраструктура для оформлення і розвитку кластерних ініціатив. Створення прикордонного кластера відповідає цілям створення СЕЗ, які визначено в Законі України „Про загальні засади створення та функціонування спеціальних (вільних) економічних зон”: залучення іноземних інвестицій, активізація спільної з іноземними інвесторами підприємницької діяльності для нарощування експорту товарів та послуг, постачань на внутрішній ринок високоякісної продукції та послуг, позичання та впровадження новітніх технологій, ринкових методів господарювання, розвиток інфраструктури ринку, поліпшення використання природних та трудових ресурсів, прискорення соціально-економічного розвитку України [6].

Принциповою відмінністю транскордонного кластера від єврорегіону є його зорієнтованість на досягнення, у першу чергу, економічних цілей. До того ж, якщо єврорегіон створюється з ініціативи місцевих

органів влади, тобто „згори”, та ними ж керується, то кластер максимально враховує ринковий механізм та створюється з ініціативи „знизу”, коли самі підприємства для підвищення своєї конкурентоспроможності приходять до необхідності об’єднуватися в кластер.

Аналіз транскордонної співпраці прикордонних регіонів України виявив, що приморські області, окрім Одеської, недостатньо залучені до діяльності міжрегіональних організацій. Одеська область – єдина з приморських регіонів, залучена до діяльності єврорегіону „Нижній Дунай”, бере активну участь у п’яти європейських транскордонних організаціях: Асамблеї єврорегіонів; Асоціації європейських прикордонних регіонів; Робочій співдружності Придунайських країн; Конференції Приморських регіонів Європи; Асамблеї європейських виноробних регіонів.

На початку ХХІ ст. регіон Чорного моря набуває стратегічного значення, що обумовлено 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 для створення концепції Великого Чорноморського регіону (the Wider Black Sea region).

На сьогодні в рамках Європейського інструменту сусідства та партнерства, який почав діяти з 2007 р., 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, євро регіон „Чорне море” може стати важливим інструментом просування України на шляху європейської інтеграції, бо дозволив би долучити до цього процесу не тільки Одеську область, але й інші приморські області України – Херсонську, Миколаївську, Запорізьку, Донецьку та АР Крим. Це також дозволить збільшити інвестиційну привабливість України для держав регіону.

Для організації діяльності суб’єктів підприємницької діяльності, спрямованої на досягнення конкретної економічної мети, доцільно в рамках євро регіону „Чорне море” створити морський транскордонний кластер, який би охоплював приморські регіони країн Чорноморського басейну.

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 із метою впровадження технічних нововведень для поліпшення діяльності морської галузі.

У Голландії, Норвегії, Італії цей термін трактується у розширеному змісті та означає комплекс морських видів діяльності, які переплітаються та взаємодіють, наприклад, мореплавання, експлуатація портів, суднобудування та судоремонт, рибальство, морський туризм, офшорні підприємства тощо. Подібні „maritime clusters” можуть бути місцевого, національного чи міжнародного масштабу.

Об’єднання компаній та науково-дослідних організацій не означає, що система захищена від впливу ринкових механізмів. Навпаки, конкуренція сприяє розвитку морського кластера, стимулюючи боротьбу за вихід на

національний та міжнародний рівень, за право наймати найбільш освічені кваліфіковані кадри; посилюється регіональна конкуренція між галузевими компаніями.

Морський транскордонний кластер має охоплювати компанії різноманітних морських секторів. Так, наприклад, 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 у Шлезвіг-Гольштейні в рамках морського кластера займаються морською біологією та екологією, офшорними технологіями видобутку нафти та газу, океанографією, гідрографією, технологіями суднобудування, логістикою. А освітні організації різного профілю обслуговують потреби морської індустрії [7, 55-56].

Створення транскордонного морського кластера полегшить інтеграцію чорноморських портів України у 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 із їх постачанням. Надаючи якісний сервіс для мультимодальних перевезень, портовий комплекс України, як модуль даної мережі, отримає вигоду від залучення нових вантажопотоків. Функціонування логістичної мережі в рамках транскордонного морського кластера забезпечить оптимальну організацію підприємств транспортного

та виробничого комплексу на територіальній основі.

Як результат фундаментальних змін унаслідок розвитку світової економіки, технологій та суспільства, сфера економічної активності портів вийшла за територіальні кордони та перенесена на допоміжні об'єкти за їх межами у відповідності до вимог системи комплексних поставок. 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. Глобалізація світової економіки відкрила нові горизонти і з часом розширила функціональний спектр морських портів, які розвивалися в рамках логістичної системи, просуваючись по лінії „портове місто – портова зона – портовий регіон – портова мережа”.

Україна має найбільшу кількість морських портів серед усіх країн на Чорному та Азовському морях: 19 морських торгових портів, 3 морських рибних порти (на даний момент здійснюють обробку схожої номенклатури вантажів із морськими торговими портами) та багато вантажних терміналів. У 2005 р. морськими портами України було оброблено близько 150 млн. т вантажу, що вивело їх на другу позицію серед країн Чорного моря, поступившись лише російським портам. Крім того, спостерігається стале зростання обороту контейнерів при привалюючій кількості одиниць в Одеському та Іллічівському портах.

Але на сьогоднішній день, за оцінками експертів, в українських портах виявлено недостатній рівень координації політики та стратегічного планування.

Координація портів може бути досягнута шляхом оптимального врахування комерційних бізнес-планів та стратегій розвитку держави у цілому. Через те що впровадження даної стратегії в розподілі задач між елементами портової галузі зачіпає комерційну діяльність окремих незалежних підприємств, оптимальне функціонування мережі залежатиме від ефективності співробітництва та застосування компромісних взаємовигідних комерційних сценаріїв, що досягається в рамках функціонування транскордонного морського кластера.

Потенціал українських портів при інтеграції у регіональну логістичну мережу полягає перш за все у переході від пункту з перевалки вантажу до спеціалізованої діяльності на рівні логістичного вузла, беручи до уваги можливість формування регіональної портової мережі. Першим кроком створення мережі має стати усунення інфраструктурних та організаційних бар'єрів у портах Чорного моря. Для визначення оптимальних функцій вузла в системі чорноморської логістичної портової мережі в кожному порту необхідне введення цільової спеціалізації, яка б відповідала загальній стратегії розвитку портового комплексу. Портам слід визначити ключові напрями діяльності, при здійсненні яких вони можуть отримати значні порівняльні переваги. Співробітництво з іншими вузловими терміналами необхідно здійснювати з метою розміщення другорядних напрямів діяльності порту. Ці заходи обумовлюють необхідність вирішення ряду питань, пов'язаних зі станом технічних системних елементів (портів, контрактів із суднохідними компаніями, терміналів, доступу до терміналів), технологічних елементів (ефективності обробки вантажів та рівня

обслуговування), організаційних елементів (співробітництво в обслуговуванні перевезень) та нормативно-правової бази (загальне правове середовище, регулюючі документи тощо) [8, 88-90].

Комплекс українських портів як логістичних центрів стане для регіональної логістичної мережі модулем, що забезпечує ефективний вихід на континентальні транспортні маршрути, оптимізацію транспортних витрат, мінімізацію строків транспортування та сприятиме посиленню конкурентоспроможності України на ринку міжнародних морських перевезень, підвищенню рівня інтегральної конкурентоспроможності приморських регіонів та подальшому економічному зростанню в регіоні Чорного моря.

Крім того, участь вітчизняних підприємств у транскордонному морському кластері розширить їх можливості щодо виходу на європейський ринок, забезпечить доступ до спільних інформаційних баз даних, науково-дослідних розробок та технологій.

Упровадження кластерної моделі транскордонного співробітництва в Чорноморському регіоні, спрямованої на підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів, також є перспективним для України в контексті реалізації її інтеграційних намірів щодо європейських структур. Проте слід зазначити, що на сьогодні в Україні відсутня загальнодержавна стратегія підвищення конкурентоспроможності регіонів України, у тому числі приморських; немає спільних із країнами ЄС заходів щодо зміцнення конкурентоспроможності і забезпечення соціально-економічного розвитку прикордонних, зокрема приморських, регіонів у Плані дій Україна – ЄС; окрім

того, прийняті нормативно-правові акти не відповідають існуючим критеріям ЄС у сфері регіональної політики (наприклад, щодо віднесення регіонів до депресивних, порядку державного фінансового стимулювання розвитку регіонів тощо).

Висновки. Створення і функціонування транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні забезпечить активізацію економічного співробітництва країн цього регіону. Для України створення такого кластера полегшить інтеграцію її чорноморських портів у сучасну регіональну логістичну мережу, а вітчизняних підприємств – у існуючі міжнародні виробничі ланцюги, посилюючи рівень активності бізнесу, його інноваційність та конкурентоспроможність. Незважаючи на визначну роль ініціативи з боку суб'єктів господарювання, без державної підтримки створення транскордонного морського кластера в Причорномор'ї неможливе. Тому на даному етапі впровадження кластерної моделі транскордонної співпраці необхідно є розробка організаційно-правового механізму функціонування транскордонних морських кластерів, а також в подальшому має бути розроблена методика для кількісної оцінки ефективності транскордонної взаємодії в рамках морського кластера.

Література

1. Tschudi Н-М. Promoting transfrontier co-operation: an important factor of democratic stability in Europe. – Strasbourg. – 2002. – 4-6 June. – P. 17-26.
2. Гродський С., Гладій І. Дивергенція регіонів України – розвиток транскордонного співробітництва // Наука молода. – 2005. – №4. – С. 13-18.
3. Студенніков І. Феномен єврорегіонів в контексті методології історико-регіональних досліджень // Історія

України. Маловідомі імена, події, факти. – К., 2003. – Вип. 22-23. – С. 190-197.

4. Портер М. Конкуренция: Пер. с англ. – М., 2006. – 608 с.

5. Соколенко С.И. Промышленная и территориальная кластеризация как средство реструктуризации // Безопасность Евразии. – 2002. – № 1. – С. 433-445.

6. Закон України „Про загальні засади створення та функціонування спеціальних (вільних) економічних зон”

№ 2673-ХІІ від 13 жовтня 1992 р. – <http://www.gazdagroup.com/gazda/ru/vezzakon.html>.

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

8. Бот М. Порты Украины в региональной сети логистических центров: задачи и перспективы // Альманах международного экспедитора. – 2007. – №1. – С. 88-90.