

УДК 621:658 016

М. А. Заєць,

кандидат економічних наук, доцент,
професор кафедри менеджменту
зовнішньоекономічної та інноваційної діяльності
Одеського національного політехнічного університету
просп. Шевченка, 1, м. Одеса, 65000, Україна
e-mail: mikolazaec@mail.ru

І. С. Грабар,

аспірант кафедри менеджменту
зовнішньоекономічної та інноваційної діяльності
Одеського національного політехнічного університету
просп. Шевченка, 1, м. Одеса, 65000, Україна

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА У МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

В статті розглядається місце в економіці і перспективи розвитку морської транспортної галузі в Україні. Одним з напрямків підвищення ефективності роботи морського транспорту запропоновано організацію морських кластерів в рамках транскордонного співробітництва.

Ключові слова: морська галузь, транскордонне співробітництво, морські перевезення, кластери

Одним із шляхів мобілізації ресурсів в транспортно-виробничій сфері виступає активна участь вітчизняних суб'єктів господарської діяльності в транскордонному співробітництві, що створює необхідні умови для їх динамічного економічного розвитку у середньо- та довгостроковій перспективі та сприяє підвищенню рівня їх міжнародної конкурентоспроможності. Підсилення позитивного ефекту від участі в транскордонному співробітництві для суб'єктів господарювання транспортно-виробничої сфери може бути забезпечене застосуванням новітніх форм ведення бізнесу, серед яких ключове місце займають кластерні структури, територіально-галузеві та інтеграційні об'єднання, зокрема морські кластери.

Дослідженню питань транскордонного співробітництва у системі сучасних світогосподарчих зв'язків присвячено праці таких вчених як А. В. Балян, Н. А. Мікула, В. С. Будкін, Є. Б. Кіш, О. М. Овчар, Є. В. Кравченко, С. К. Харічков, Н. Ф. Добрева, Ф. Г. Вашук та інші. Однак створення та розвиток морських кластерів в економіці України як інструмент підвищення конкурентоспроможності транспортно-виробничої сфери залишається недостатньо дослідженим, саме тому доцільним видається подальше вивчення згаданої проблематики.

Метою статті є дослідження перспектив розвитку транскордонного співробітництва у транспортно-виробничої сфери на рівні морських кластерних утворень.

Розвиток судноплавства виступає важливим чинником європейської і світової інтеграції, тому що на цій підставі створюватимуться якісно нові засади для економічного відродження України через підвищення ефективності й конкурентоспроможності товарів українського експорту і розвитку сучасних технологій. Важливість морських транспортних послуг для економічного розвитку країн має різноплановий характер. Крім того, що судноплавство є важливою підгалуззю економічної діяльності, воно впливає на розвиток зовнішньої торгівлі держави, а також таких галузей, як суднобудування, судноремонт, сталеливарна промисловість, і зумовлює технологічний та структурний розвиток, для якого в багатьох країнах, на відміну від України, немає достатніх ресурсів і ноу-хау.

Перевезення нафтоналивних та насипних вантажів забезпечує майже весь стратегічний експорт України, і тому принципи розвитку судноплавства нашої держави повинні бути такими, які підтримуватимуть європейська та світова спільнота. Визнання та реалізація зазначеного на основі поєднання суперечливих критеріїв розвитку, що властиві зовнішньому та внутрішньому економічним механізмам, становить сутність змін, які необхідно провести в національній економіці для формування сучасної морської транспортної політики України.

Пріоритетними для української держави слід уважати передусім фрахтові ринки металу, насипних та навальних вантажопотоків, що зароджуються в Україні. Уже сьогодні помітно стійку тенденцію обмеження доступу й витіснення з цих ринків українських виробників та перевізників. При цьому, за всіма прогнозами, стабільна цінова конкуренція лише зростатиме.

Подальший розвиток торговельного мореплавства України буде пов'язаний із розширенням ринків використання, оптимізацією складу та структури флоту відповідно до майбутніх тенденцій і пропорцій міжнародних морських перевезень та технічних вимог, що забезпечить постійне поступальне підвищення ефективності функціонування економіки України.

Дослідження комплексу проблем, пов'язаних зі станом імплементації в Україні основ міжнародної морської політики, дозволили виявити наявність системних недоліків, які гальмують розвиток національного торговельного судноплавства, створюють загрозу як національним інтересам, так і економічній безпеці держави.

Сучасний стан морських перевезень не відповідає потребам економіки України і не забезпечує використання її транзитного потенціалу. Зберігається тенденція втрати Україною ринку транспортних послуг. Про це свідчать випереджаючі темпи нарощування імпорту послуг на морські вантажні перевезення порівняно з експортом. Практично втрачено основний потенціал вітчизняного морського флоту, а той флот, що залишився під Національним прапором України, є неконкурентоспроможним на світовому фрахтовому ринку. Вітчизняне суднобудування орієнтовано головним чином на виконання експортних замовлень. Технологічна, наукова і випробувальна база суднобудування морально та фізично застаріла, знос основних фондів підприємств становить від 30% до 60% і більше. Потенційні можливості вітчизняних портів істотно обмежуються не-

задовільним технічним станом майже третини причального фронту, 70% площі відкритих складських майданчиків потребують ремонту або реконструкції, технологічне устаткування у портах здебільшого морально застаріле, фізично зношене. Оновлення і модернізації потребують технічні засоби забезпечення безпеки мореплавства [2].

В умовах відсутності достатніх інвестицій та державної підтримки портове господарство України відстає від розвитку відповідних систем основних конкурентів. Загострюється проблема збереження та нарощування українського кадрового потенціалу, підвищення його конкурентоспроможності на міжнародному ринку.

На сьогодні існує необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на короткострокову, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток системи міжнародних перевезень вантажів морським транспортом у тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці.

Основна увага на морському транспорті може бути сконцентрована на ухваленні державних цільових програм розвитку цього виду транспорту, їх виконанні і забезпеченні безпеки судноплавства. Необхідно також створити правові основи діяльності морських і річкових портів в нових економічних умовах. Насамперед, на наш погляд, це має виражатись через допомогу держави в залученні іноземних інвестицій та кредитів для покращення матеріально-технічної бази судноходної компанії «Укрморфлот», інших компаній державної форми власності та портового господарства.

Одним з пріоритетних напрямів вдосконалення системи морського транспорту є створення фідерного центру на Чорному морі (Румунія – Констанца). Регіональні (фідерні) авіаперевізники працюють на спеціалізованих ринках морських перевезень. Саме ці компанії забезпечують сполучення між регіональними та міжнародними портами. А за географічної направленістю вантажних перевезень морським транспортом ДСК «Укрморфлоту» є саме таким фідерним перевізником, тому діяльність скоординованого фідерного центру має підвищити, на наш погляд, ефективність морських перевезень в регіоні роботи компанії.

Крім того, ми рекомендуємо розглянути можливість участі компанії в системі лінійного судноплавства, як відомо, до переваг лінійного судноплавства відносять: регулярність, дотримання термінів розкладу, відносно стабільні ціни, експлуатація спеціалізованого тоннажу, наявність широкої мережі агентів. Що означає більш стабільні прибутки. Саме держава повинна сприяти ДСК «Укрморфлот» в досягненні цієї мети.

Ми вважаємо за потрібним створити єдиний координаційний центр для судноплавних компаній, що діють в басейні Чорного та Азовського морів. Це може бути асоціація судноплавних компаній, яка могла б успішно вирішувати такий комплекс практичних завдань:

- вивчати, залучати і вигідно розподіляти між портами вантажопотоки;
- оперативно, керувати перевантажувальними процесами в портах Чорного та Азовського морів;

- ефективно керувати фідерними суднами;
- укладати вигідні договори і вести фінансові розрахунки;
- займатися агентуванням і обслуговуванням суден та їх екіпажів на рейді, включаючи бункерування, постачання, лоцманську проводку;
- реалізовувати заходи з безпеки мореплавання та захисту довкілля.

Необхідно негайно вжити заходів щодо реалізації принципів державного регулювання у сфері міжнародних транспортних перевезень морським транспортом, а саме:

- завершення формування нормативно-правової бази щодо регулювання правовідносин, пов'язаних з міжнародним перевезенням вантажів морським транспортом, організацією комбінованих перевезень та функціонуванням логістичних центрів.
- створення на державному рівні системи відстеження та прогнозування розвитку міжнародного транзиту вантажів морським транспортом;
- розроблення та реалізація заходів щодо поетапного приєднання України до міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у галузі морського транспорту та вступу до міжнародних транспортних організацій з визначенням пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією морського вантажного комплексу України до транспортних систем ЄС та СНД і подальшим розвитком транзитних перевезень;
- розроблення і реалізація заходів щодо надання послуг з охорони перевезень транзитних вантажів, що переміщуються через територію України;
- реалізація заходів державного сприяння розвитку міжнародного транзиту морським транспортом в Україні шляхом:
 - удосконалення економічних механізмів стимулювання транспортних організацій у сфері морських вантажних перевезень у разі збільшення обсягів транзитних перевезень.

Важливим напрямком в розвитку економіки України є локальні системи організації транспортно-виробничої галузі в приморських регіонах.

Україна значна морська держава, вона володіє морськими торгівельними портами в Азово-Чорноморському басейні, які являються вузловими елементами побудови конкурентоспроможної національної транспортно-виробничої галузі. Але в цьому напрямку останнім часом не здійснюється структурна перебудова. Одночасно відбуваються непрозора приватизація і стрімко мережа приватних морських терміналів. В більшості випадків це призводить до відсутності взаємодії з іншими транспортними галузями, особливо з залізничним, немає достатньої відповідності між потужностями портів і портовою інфраструктурою.

В ситуації яка склалась, вирішенням проблеми які накопичились може бути розробка та впровадження кластерної моделі, яка забезпечить підвищення значення морського транспорту в економіці країни. Один з напрямків представлений Державною адміністрацією морського і річкового флоту. В цілому – це система морських кластерів: Одеського (порти: Одеса, Іллічівськ, Южний, Білгород-Дністровський); Миколаївський (порти: Миколаїв, Октябрськ, Херсон, Скадовськ); Дунайський (порти: Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ); Азовського моря (порти: Маріуполь, Бердянськ).

Така побудова національного морського кластера забезпечить гнучкість в управлінні, плануванні діяльності і координації дій окремих кластерів.

Інший напрямок створення морських кластерів засновується на регіональному підході і ініціативі знизу. Він передбачує функціонування двох груп кластерів: зароджуючихся і пре-кластерів. Кластери, що зароджуються, відносяться до другої стадії циклічного кластерного розвитку, сутність якої полягає в тому, що в регіоні створюються і діють декілька компаній, які об'єднуються для спеціалізації в ключовому напрямку діяльності і подальшому розширенню співробітництва.

Кластери приморських територій спеціалізуються на морських транспортних перевезеннях, логістиці, судноремонті і суднобудуванні.

Світовий досвід показує, що концепція кластеризації в рамках транскордонного співробітництва особливо добре підходить для морського бізнесу, для регіонів з розвинутою морською транспортно-логістичною системою, портовими взаємозв'язками [6, с. 4]. Потенціал України щодо розвитку транскордонного співробітництва за допомогою морських кластерних структур є величезним: Україна має 3 морських транскордонних регіони (з Грузією, Туреччиною та Болгарією). Окрім цього, Україна утворює як сухопутні, так і морські транскордонні регіони з Румунією та Росією. При цьому, на кожній ділянці кордону існують свої специфічні умови розвитку транскордонних кластерів, які визначаються відповідними двосторонніми відносинами України із сусідніми державами [4, с. 29].

Саме тому, важливим кроком для виходу вітчизняних суб'єктів транспортно-виробничої сфери із кризового становища є використання потенціалу транскордонних морських кластерів. Україна має всі необхідні передумови повноцінної інтеграції у світове господарство та займання гідного місця в системі міжнародного поділу праці. Серед них: забезпеченість сировинними ресурсами дешева та кваліфікована робоча сила, значний науково-технічний та інтелектуальний потенціал, вигідне геополітичне становище та ряд інших.

Перед тим, як перейти до вивчення сучасного стану такого співробітництва, необхідно розглянути категоріально-понятійний апарат морських кластерних утворень, що дозволить більш чітко визначитись з тими перспективами, які будуть забезпечені їх застосуванням.

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 [5].

Транскордонне промислове співробітництво з використанням морського кластеру створює додаткові можливості для формування і розвитку потенціалу транспортно-виробничої сфери морських регіонів України завдяки ефективній взаємодії підприємств, наукових установ та органів влади для розширення доступу до інновацій, технологій, «ноу-хау», спеціалізованих і послуг і висококвалі-

ліфікованих кадрів, зниження транзакційних витрат, що забезпечують формування передумови для реалізації спільних коопераційних проєктів, доступу до транспортно-логістичної інфраструктури, продуктивної конкуренції та збереження першості в досліджуваній галузі [2, с. 31]. У цьому сенсі доцільним є створення транскордонного морського кластера за участю Одеського регіону, який має всі необхідні передумови для цього.

Схожої думки в своїх дослідженнях притримується О. А. Єрмакова, яка вважає, що «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» [1].

Крім того, беручи до уваги зростаючий інтерес до транскордонного співробітництва та його просування Європейським Союзом, створення транскордонного морського кластера за участю Одеського регіону сприятиме активізації євроінтеграційних процесів України [3, с. 47].

Орієнтуючись на світовий досвід, транскордонний морський кластер має охоплювати компанії різноманітних секторів транспортно-виробничої сфери та інших ключових агентів: транспортування брутто, традиційний морський транспорт, суднобудування, системи постачання на суходолі, порти та супутні послуги, внутрішнє судноплавство, ремонт та конверсія, військове кораблебудування, науково-дослідні інститути та вищі навчальні заклади, днопоглиблювальні та інші морські роботи, виробництво обладнання, рекреаційні, туристичні кораблі та послуги, допоміжні послуги, риболовство та аквакультура.

Зрозуміло, що при побудові та визначення структури транскордонного морського кластера за участю Одеського регіону необхідно керуватися наявними особливостями, що склалися у веденні господарської діяльності такого типу та спеціалізаціями функціонуючих морських торгівельних портів. Окрім, цього морський транскордонний кластер потребує консолідуючого та координаційного органу, в ролі якого може виступити державне підприємство «Одеський морський торговельний порт». Він має вирішувати стратегічні завдання кластерного утворення та координувати діяльність з усіма зацікавленими сторонами. Зрозуміло й те, що проєкт таких масштабів не можливий без дієвої державної підтримки.

Отже, викладене вище говорить про актуальність створення морського транскордонного кластера за участю підприємств транспортно-виробничої сфери Одеського регіону, що сприятиме підвищення рівня їх міжнародної конкурентоспроможності, активізує їх економічний розвиток та забезпечить виникнення синергетичних ефектів, які позитивно вплине на економічні процеси держави в цілому.

Для України, яка орієнтується на досвід високорозвинутих Європейських держав, повинна посилювати використання форм транскордонного співробітництва у процесі співпраці із сусідніми країнами. Однією із таких форм виступає транскордонний морський кластер, все необхідні передумови створення якого має Одеський регіон.

Перспективними є подальші дослідження стосовно особливостей розвитку підприємств транспортно-виробничої сфери в рамках морського кластеру та інших форм транскордонного співробітництва.

Список використаної літератури

1. Єрмакова О. А. Перспективи створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні / О. А. Єрмакова // Економіка пром-сті. – 2008. – № 4. – С. 141-146.
2. Кішак І. Морський транскордонний кластер як організаційно-економічний інструмент розвитку суднобудування на півдні України [Електронний ресурс] / І. Кішак, С. Шевчук // Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Сер. : Економічні науки. – 2014. – Вип. 36 (1.2). – С. 30-35. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Znpchdtu_2014_36\(1.2\)__7.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Znpchdtu_2014_36(1.2)__7.pdf). – Назва з екрану.
3. Овчар О. М. Розвиток транскордонного співробітництва в умовах Європейської політики сусідства : [метод. рек.] / авт. кол. : О. М. Овчар, В. М. Кривцова, Н. І. Кадук. – К. : НАДУ, 2011. – 52 с.
4. Рекомендації щодо впровадження нових форм транскордонного співробітництва / Кол. авторів за ред. д.е.н., проф. Н. А. Мікули / НАН України. Ін-т регіональних досліджень. – Львів, 2010. – 150 с.
5. 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.
6. Zagkas, Vassilios K. (2013). An analysis of seaport cluster models for the development and competitiveness of maritime sectors : The Case of Piraeus Subtheme : Competition in the Maritime Sector / Vassilios K. Zagkas, Dimitrios V. Lyridis. *Laboratory for maritime transport*, Athens. Retrieved from <http://www.scribd.com/doc/21641487/Piraeus-Maritime-Cluster>.

Стаття надійшла 23.10.2015 р.

Н. А. Заяц,

кандидат экономических наук, доцент,
профессор кафедры менеджмента
внешнеэкономической и инновационной деятельности
Одесского национального политехнического университета
просп. Шевченка, 1, г. Одесса, 65000, Украина
e-mail: mikolazaec@mail.ru

И. С. Грабар,

аспирант кафедры менеджмента
внешнеэкономической и инновационной деятельности
Одесского национального политехнического университета
просп. Шевченка, 1, г. Одесса, 65000, Украина

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Аннотация

В статье рассматривается место в экономике и перспективы развития морской транспортной отрасли в Украине. Одним из направлений повышения эффективности работы морского транспорта предложено организации морских кластеров в рамках трансграничного сотрудничества.

Ключевые слова: морская отрасль, трансграничное сотрудничество, морские перевозки, кластеры.

М. А. Заес,

PhD in Economics,
Professor of Department of foreign economic and innovation
Odesa National Polytechnic University
b. Shevchenko 1, Odesa, 65044, Ukraine
e-mail: mikolazaec@mail.ru

I. S. Grabar,

Postgraduate of Department of foreign economic and innovation
Odesa National Polytechnic University
b. Shevchenko 1, Odesa, 65044, Ukraine

DIRECTIONS OF CROSS-BORDER COOPERATION IN THE MARITIME TRANSPORT SECTOR

Summary

One way of mobilizing resources in transport and manufacturing sector serves the active participation of local business entities in cross-border cooperation that creates the necessary conditions for their dynamic economic development in the medium and long term, and helps to increase their international competitiveness. Strengthening the benefits of participating in cross-border cooperation to the economic sphere of transport and production can be achieved using modern forms of businesses, which occupy key cluster structure, industry and territorial integration associations and particularly maritime clusters.

A review of the scientific studies indicates a lack of good research development prospects of cross-border cooperation in transport and production areas at sea cluster formations.

In the article the direction of the establishment of marine clusters based on a regional approach and initiative from below is considered. It assumes operation of two groups of clusters: emerging and pre-clusters. Clusters that are generated to the second stage of cluster development

cycle the essence of which is that the region established. There are several companies combined to specialization in core businesses and further expansion of cooperation.

Clusters coastal areas specializing in sea transportations, logistics, ship repair and shipbuilding.

For Ukraine, which focuses on the experience of highly developed European states should strengthen the use of forms of cross-border cooperation in the process of cooperation with neighboring countries. One of these forms of acts transboundary maritime cluster, creating all necessary conditions which has Odesa region.

Keywords: maritime branch, cross-border cooperation, maritime transport, clusters.

References

1. Yermakova, O. A. (2008). Perspektyvy stvorennia transkordonnoho mors'koho klastera v Chornomors'komu rehioni [Perspectives for a cross-border maritime cluster formation in the Black Sea region]. *Ekonomika prom-sti*, № 4, pp. 141-146. [in Ukrainian].
2. Kishchak, I. (2014). Mors'kyi transkordonnyi klaster yak orhanizatsiino-ekonomichnyi instrument rozvytku sudnobuduvannia na pivdni Ukrainy [Sea cross-border cluster as an organizational and economic development tool of shipbuilding in southern Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats' Cherkas'koho derzhavnogo tekhnolohichnoho universytetu. Ser. : Ekonomichni nauky – Collection of scientific works of Cherkaskii state technological university : Economical sciences*, 36 (1.2), pp. 30-35. Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/jpdf/Znpchdtu_2014_36\(1.2\)_7.pdf](http://nbuv.gov.ua/jpdf/Znpchdtu_2014_36(1.2)_7.pdf) [in Ukrainian].
3. Ovchar, O.M., Kryvtsova, V. M. & Kaduk, N. I. (2011). Rozvytok transkordonnoho spivrobitnytstva v umovakh Yevropeis'koi polityky susidstva [The development of cross-border cooperation in terms of the European Neighbourhood Policy] : [metod. rek.]. Kyiuv : NADU. [in Ukrainian].
4. Mikula, N. A. (2010). Rekomendatsii shchodo vprovadzhennia novykh form transkordonnoho spivrobitnytstva [Recommendations for implementing new forms of cross-border cooperation]. NAN Ukrainy. In-t rehionalnykh doslidzhen. Lviv. [in Ukrainian].
5. Bai, S. I., Blintsov, V. S. & Chernov, S. K. (2013). Upravlinnia innovatsiinoiu diial'nistiu pidpriemstv ta orhanizatsii morehospodarskoho kompleksu [Management of innovative activity of enterprises and organizations of marine economy]. Mykolaiv : Natsionalnyi universytet korablebuduvannia im. admirala Makarova. [in Ukrainian].
6. Zagkas, Vassilios K. (2013). An analysis of seaport cluster models for the development and competitiveness of maritime sectors : The Case of Piraeus Subtheme : Competition in the Maritime Sector / Vassilios K. Zagkas, Dimitrios V. Lyridis. *Laboratory for maritime transport*, Athens. Retrieved from <http://www.scribd.com/doc/21641487/Piraeus-Maritime-Cluster>.