

# ТРАНСФОРМАЦІЯ ТА РОЗВИТОК ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

## TRANSFORMATION AND ECONOMIC SYSTEMS DEVELOPMENT

УДК 656.615:339

### К ВОПРОСУ ФОРМИРОВАНИЯ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННЫХ КЛАСТЕРОВ

С.В. Филиппова, д.е.н., профессор

В.А. Сааджан

В.Д. Глуценко

*Одесский национальный политехнический университет, Одесса, Украина*

*Филиппова С.В., Сааджан В.А., Глуценко В.Д. До питання формування морегосподарських кластерів.*

Розглянуто стратегічні напрямки розвитку морського транспорту України та виділені етапи формування морегосподарського кластеру. Узагальнено методичні засади формування морегосподарських кластерів в Україні

*Ключові слова:* морегосподарський кластер, формування, етапи, фактори

*Филиппова С.В., Сааджан В.А., Глуценко В.Д. К вопросу формирования морехозяйственных кластеров.*

Рассмотрены стратегические направления развития морского транспорта Украины и выделены этапы формирования морехозяйственного кластера. Обобщены методические основы формирования морехозяйственных кластеров в Украине.

*Ключевые слова:* морехозяйственный кластер, формирование, этапы, факторы

*Filippova S.V., Saadzhan V.A., Glushenko V.D. To the question of the maritime clusters' formation.*

Strategic directions of development of maritime transport in Ukraine and highlighted the steps of forming a cluster of marine economy. Summarizes the methodological basis for the formation of the Maritime clusters in Ukraine.

*Keywords:* maritime cluster formation, stages, factors

**В**ажнейшей задачей развития экономики в целом и основного его агента – хозяйствующего субъекта является сохранение позиций на рынке, что может быть обеспечено организационными новациями, способствующими повышению конкурентоспособности и поддержанию конкурентных преимуществ. Это требует от хозяйствующего субъекта быстрого реагирования на изменения в окружающей экономической среде, что актуально в стремительно меняющихся политико-экономических условиях. Взаимодействия между контрагентами хозяйствующего субъекта должны быть все более гибкими и результативными.

Особого внимания в таких условиях заслуживает море хозяйственная отрасль Украины, когда в результате политических действий произошло отделение Крыма с ее определенной инфраструктурой и взаимосвязью с портами находящимися на материковой части Украины. В такой ситуации удержание своих позиций в сфере транспортных услуг и обеспечение конкурентоспособности хозяйствующих субъектов возможно на основе развития кластерных моделей, предусматривающих четкое взаимодействие всех контрагентов формирующих инфраструктуру.

#### **Анализ последних исследований и публикаций**

Современные требования к компаниям морской хозяйственной отрасли, а также рост объемов международного товарооборота с помощью морского транспорта, способствовали развитию кластерной формы организации в этой сфере большинства экономико-развитых морских государств. Мировая практика использования кластерной формы организации морехозяйственных комплексов позволила выявить пози-

тивную ее роль в стимулировании роста производительности, расширении и инновационной деятельности действующих портов.

Проблеме формирования и функционирования кластерной формы организации посвящено значительное число трудов отечественных и зарубежных экономистов, среди которых можно выделить исследования Абалкина Л., Ганущак-Ефименко Л., Гееца В., Жежухи В., Захарченко В., Котлубая А., Котляра М., Коллинза Д., Кузьмина О., Портера М., Осипова В. и др.

Однако, несмотря на ряд исследований и зарубежного опыта в области использования морских кластеров возникает необходимость в рассмотрении и разработке методических подходов к процессу формирования морских кластеров в изменяющихся территориально-экономических условиях Украины.

Целью исследования является обобщение и развитие методических основ формирования морехозяйственных кластеров в Украине.

### **Изложение основного материала исследования**

Транспортные услуги оказываются автотранспортным, железнодорожным и морским транспортом. За последние десятилетия существенно увеличились объемы доставки грузов с помощью системы судоходства, с помощью которой обеспечивается более 80% физического объема международного товарооборота [1]. Такой всплеск развития мировой морской индустрии связано с контейнеризацией грузов, значительными вложениями инвестиций в строительство объектов инфраструктуры, что способствовало снижению операционных затрат на обработку грузов и привело к созданию крупных центров с современными перерабатывающими мощностями на основе кластерной формы организации.

Позитивный мировой опыт применения кластерной системы организации портового хозяйства позволил украинским торговым портам последовать примеру передовых морских держав при разработке кластерной стратегии.

Основными факторами, влияющими на осуществление грузоперевозок морским транспортом в системе управления транспортным процессом, являются:

- безопасность судоходства;
- свобода судоходства (проход морских каналов, проливов и т.д.);
- своевременность и качество доставки грузов;
- обеспечение кадрами, соответствующего профессионального уровня;
- качество и своевременность пополнения запасов провизии;
- своевременность обеспечения материальными ресурсами и проведение качественных ремонтных работ (запчасти, топливо и др.);
- слаженность работы: автотранспортных предприятий, железнодорожного и морского транспорта, входящих в логистическую цепочку

ку доставки грузов «товаропроизводитель – сухопутный перевозчик – морской транспорт – морской порт – сухопутный перевозчик – получатель груза»;

- брокерской, таможенной, лоцманской и др. служб;
- взаимодействие служб обеспечивающих нормальное функционирование морской отрасли с местными и государственными органами власти в соответствии с нормативно-правовыми актами.

В системе судоходства принимают участие значительное число товаропроизводителей, судовладельческих компаний, экспедиторских и стивидорских организаций, страховых и обслуживающих компаний, что создает определенные трудности для нормального и слаженного функционирования подразделений морехозяйственного комплекса. Это приводит к периодически возникающим проблемам, которые, в свою очередь, негативно отражаются на сбалансированности системы и требуют централизованного системного подхода для принятия и реализации решений с целью удовлетворения потребности при эффективном использовании потенциала морских портов и флота для повышения прибыльности, капитализации, оптимизации временных параметров перевозочного процесса. Для разрешения проблем и нивелирования факторов, влияющих на осуществление морских перевозок в мировой практике в современных условиях применяют кластерные системы развития портового хозяйства. Такой форме организации развития портового хозяйства отдают предпочтение такие морские державы как Великобритания, Германия, Дубай, Испания, КНР, Корея, Нидерланды, Норвегия, страны Прибалтики, Сингапур, Финляндия, Франция, Швеция, Япония [5].

Впервые понятие «кластер» ввел М. Портер «Экономические кластеры – это сконцентрированные на некоторой территории группы взаимосвязанных компаний и организаций, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных участников и кластеров в целом. В структуру кластерных систем входят, как правило, предприятия разных отраслей, органы местной власти, НИИ, Вузы и др.» [2].

Кластеризация приводит к позитивным изменениям в структуре капитала, в которой появляется такая его форма как кластерный капитал. Кластерный капитал представляет собой объединенные экономические отношения хозяйствующих субъектов по поводу получения добавленной стоимости, взаимодействие которых обусловлено одновременным соединением промышленного, финансово-кредитного, человеческого, коммуникативного капиталов.

Кластерный капитал является сложным образованием, в котором можно выделить следующие формы:

- структурный капитал – нефинансовые активы участников сети;
- когнитивный капитал – общие ценности, коды, язык, взаимодействие;
- взаимосвязывающий капитал – финансовые активы, доверие, нормы, обязательства, идентификация и контроль;
- инновационный капитал – генерация результатов инновационного взаимодействия и развитие валового регионального продукта территории, где он создан.

Выделяют следующие виды кластеров:

- дискретные, формирование которых характерно для предприятий относящихся к машиностроительной и строительной отраслей;
- процессные кластеры, образуемые предприятиями пищевой промышленности, металлургической, химической, целлюлозно-бумажной отраслей и сельского хозяйства;
- инновационные, что является результатами научной деятельности ВУЗов, НИИ и их коммерциализации;
- туристические, создаваемые на взаимодействии турагентств, гостиниц, предприятий общественного питания, транспортных предприятий и т. д.;
- транспортно – логистические кластеры, включающие комплекс инфраструктуры и организаций по хранению, сопровождению и доставке грузов и пассажиров, организации, обслуживающие объекты портовой инфраструктуры со специализацией на морских, речных, наземных воздушных перевозках.

Формирование морехозяйственного комплекса относятся к транспортно-логистическим кластерам. И, по-нашему мнению, морехозяйственный кластер – это транспортно-логистическая система, в которую входят группы взаимосвязанных, взаимодействующих и взаимодополняющих друг друга хозяйствующих субъектов к которым необходимо отнести: порты, товаропроизводителей, автотранспортные предприятия, железную дорогу, судовладельческие, страховые и обслуживающие компании, экспедиторские и стивдорские организации, органы государственной и местной власти, НИИ, ВУЗы, стратегическими целями которых являются снижение затрат, обеспечение роста прибыльности его участников и конкурентоспособности как отдельных хозяйствующих субъектов так и морехозяйственного комплекса в целом.

Кластерная форма организация создается на основе совместной работы, кооперации и специализации компаний и организаций, которые призваны обеспечивать сотрудничество, приводящее к эффективному конечному результату всех заинтересованных сторон.

Создание морехозяйственного кластера должно способствовать:

- развитию международных транспортных коридоров;

- разработке и реализации проектов, связанных с модернизацией, реконструкцией и строительством перегрузочных комплексов
- перемещению грузов в полном объеме с наименьшими затратами, точно в срок;
- обеспечению максимальной загрузки транспортных средств;
- безопасности продвижения транспортных средств;
- обеспечению ремонтно-технологического и другого обслуживания;
- развитию специализированного рынка труда, создаваемого образовательными учреждениями;
- развитию рекрутинговых, кадровых компаний для создания базы данных по найму и формированию команд соответствующих профессий и квалификации;
- формированию единого информационного обеспечения с использованием новейших технических достижений;
- организации кооперационных связей и механизмов взаимодействия между товаропроизводителями, портами, автотранспортными предприятиями и железной дорогой с учетом среднесрочного и долгосрочного прогноза.

К инструментам формирования кластера относятся:

- организационно-коммуникативные, предусматривающие решение таких задач как научно-технологические исследования, проведение маркетинговых исследований, усовершенствование подготовки кадров;
  - развитие коммуникативной среды – решение задачи оптимизации выбора транспортных средств (год выпуска, тоннаж, имидж владельца, история, цена и др.);
  - инвестиционные инструменты, направленные на формирование инфраструктуры.
- Повышение конкурентоспособности морских портов может быть достигнуто за счет создания морехозяйственного кластера в результате:
- изменения позиции на рынке, так как кластерная форма организации способствует сохранению и росту доли рынка;
  - технико-технологического усовершенствования процесса погрузки-разгрузки и передвижения, соответствующее современному международному научно-техническому уровню и безопасности за счет внедрения инноваций;
  - обновления и расширения оказываемых услуг на инновационной основе;
  - снижения затрат.

В мировой практике выделено пять моделей кластеров:

- итальянская, предусматривающая большое количество малых предприятий, объединенных в различные ассоциации для повышения конкурентоспособности;

- японская – формируется вокруг предприятий – лидеров с масштабным производством;
- финская – характеризуется высоким уровнем инноваций, поддерживается мощным сектором научных исследований и разработок, развитой системой образования;
- североамериканская отличается выраженной конкуренцией между предприятиями;
- индийско-китайская, при которой ключевую роль играет государство.

Внедрение кластерной системы организации портового хозяйства в Японии с помощью создания контейнерных мегатерминалов, побуждения операторов терминалов первоначально к консолидации с последующим переходом на создание единого оператора – мегатерминала с использованием новейших информационных технологий, а также создание четких взаимосвязей между портами и при предоставлении правительством льготных кредитов, позволило сократить портовые издержки до 30 % и время пребывания судов в порту.

Украина обладает значительным транзитным потенциалом в предоставлении экспорта транспортных услуг, тем самым, способствуя повышению деловой активности и, что создает существенные возможности по формированию валового национального продукта. Однако на фоне общемирового роста тоннажа осуществляемого морским транспортом для морской отрасли Украины наблюдаются тенденции сокращения дефайта. По информации UNCTAD, в 90-ые годы прошлого столетия совокупный тоннаж украинского торгового флота (судов вместимостью от ста регистровых тонн) – 6177000 тонн, что составляло 0.9 процента мирового торгового флота, а в соответствии с проведенным рейтингом в 2010 г. среди крупнейших мировых морских государств Украина переместилась с 25 места на 72 место, так как дефайт флота сократился практически в 6 раз. Одной из причин такого положения – рост конкуренции между крупными портами, обслуживающими международные линии. Для изменения создавшейся ситуации и с целью подъема морской отрасли Украины были приняты следующие стратегические направления ее развития:

- разработка и реализация проектов, связанных с реконструкцией и строительством перегрузочных комплексов в связи с изменением номенклатуры грузов (навалочные грузы, растительные масла, контейнеры);
- развитием международных транспортных коридоров;
- обновление морского торгового флота судовых компаний;
- разработка единой политики в области технического надзора за судами и подготовки плавсостава;
- проведение административной реформы с целью повышения эффективности на основе разделения функций управления имуществом и государственного надзора и контроля.

Разработка и реализация проектов, связанных с реконструкцией и строительством перегрузочных комплексов в связи с изменением номенклатуры грузов – это стратегическое направление в первую очередь было связано с приоритетным направлением развития мировой системы перевозок – контейнеризацией. Контейнеризация перевозимых грузов способствует снижению операционных издержек на обработку грузов, но требует значительных инвестиций в строительство объектов инфраструктуры.

Реализация выбранных стратегических направлений способствовало разработке первоочередных инвестиционных проектов. В современных политико-экономических условиях важное значение приобретает как управление инвестиционными проектами, так и гибкость самих проектов.

С целью развития портов проводятся работы в: — Одесском порту:

- 1) строительство универсального грузового комплекса на базе причала № 29;
  - 2) расширение контейнерного терминала;
  - 3) строительство «сухого порта».
- порту Южный – строительство угольного терминала;
  - Белгород-Днестровском порту – расширение территории перевалки лесных грузов;
  - Бердянском порту – строительство контейнерного комплекса на причале № 10.

Прогнозируемая сумма вложений в инвестиционные проекты в 2013-2017 гг. по развитию морских портов Украины может составить миллиард долларов в соответствии с заявлениями на международной конференции «ABC: Ukraine&Partners». Поэтапное внедрение инвестиционных проектов увеличивает мощность украинских морских торговых портов. Если в 18 государственных морских портах Украины в 2012 г. перевалка грузов составила 109 миллион тонн грузов, а с учетом частных портов – 154 миллиона тонн, то в перспективе ожидается увеличение пропускной способности морских портов Украины до 250 миллионов тонн.

Развитие портов – их расширение, способствовало проведению административной реформы, что было вызвано:

- потребностью в эффективном органе управления для формирования стратегий и тактики развития морского транспорта;
- необходимостью разработки и введения в действие системы законодательных и нормативных актов;
- упорядочения системы налогового законодательства морской деятельности;
- сокращение бюрократических согласований с органами государственной власти.

Развитие морехозяйственного комплекса, как было отмечено выше, в современных условиях требует и новых форм организации, одной из которых является кластерная. Существуют различные подходы к формированию кластера.

Исследования различных методических подходов по формированию кластерных систем организации позволили выделить этапы формирования, необходимые действия, соответствующие предлагаемых этапов, и ожидаемый результат при формировании морехозяйственного кластера (табл. 1). На первом этапе должен быть проведен анализ политико-экономических факторов и макроокружения рынка услуг и тенденций его

развития, необходимый для выявления потенциально возможных объемов осуществления транспортных услуг с возможностью гибкого реагирования на изменяющиеся политико-экономические условия и необходимости разработки многовариативных стратегических направлений развития создаваемого (созданного) морского кластера на долгосрочный период.

Таблица 1. Этапы формирования морехозяйственного кластера

Этапы формирования	Что необходимо сделать	Результат
1 Этап Анализ рынка услуг и тенденции его развития	1. Дать оценку политико-экономическим условиям 2. Выявить товаропроизводителей заинтересованных в услугах 3. Составить список совладельцев и компаний, обладающих необходимыми транспортными средствами, собрать информацию об их экономической деятельности 4. Провести анализ и составить прогноз на оказываемые услуги 5. Определить действующую и перспективную производственную мощность портов 6. Выявить зоны тяготения грузов 7. Проанализировать пересечение транспортных потоков 8. Выявить производственные возможности портов	Прогноз объема транспортных перевозок
2 Этап Выбор участников	1. Определить действующих участников на рынке 2. Изучить историю 3. Произвести оценку конкурентоспособности выявленных участников 4. Произвести отбор	Выявление определенного уровня доверия между участниками
3 Этап Разработка программы действий	1. Сформировать функциональные обязанности каждого потенциального участника 2. Разработать гибкие принципы взаимодействия	Определенность в функциональных обязанностях
4 Этап Формирование организационной структуры и создание системы управления	1. Осуществить выбор организационной структуры морехозяйственного кластера 2. Сформировать орган управления 3. Разработать нормативные документы по регламентации деятельности 4. Разработать Устав	Определение соподчинения и регистрация
5 Этап Согласование и составление контракта	1. Определить: условия, права и обязательства участников 2. Провести согласование с местными и государственными органами власти	Подписание контракта
6 Этап Создание единой информационной системы	1. Создать базу данных 2. Обеспечить свободный доступ к информации для участников 3. Проводить оптимизацию информационных потоков	Повышение уровня обслуживания грузопотока Увеличение грузопотока Сокращение затрат

Второй этап формирования морехозяйственного кластера должен предусматривать выявление действующих участников на рынке (стивидорских, судовладельческих и страховых компаний, агентских, лоцманских и консалтинговых фирм, судоремонтных и автотранспортных предприятий, товаропроизводителей, круизных компаний, ВУЗов, колледжей, коммерческих банков, предприятий по доработке грузов и др.) и, на основе изучения их истории, имиджа, проведения оценки конкурентоспособности, произвести отбор среди них или создать собственные, в случае возникновения недоверия к существующим.

Разработка программы действий предусматривает – формирование функциональных обязанностей каждого потенциального участника, разработку принципов взаимодействия участников морского кластера, что позволит четко определить их права и обязанности. Формирование организационной структуры и создание системы

управления проводится для определения соподчинения и регистрации, для чего необходимо произвести выбор организационной структуры, сформировать орган управления, разработать нормативные документы и на их основе составить Устав по регламентации деятельности морского кластера.

На основе выявленного доверия между будущими участниками морехозяйственного кластера проводится согласование, составляется и осуществляется подписание контракта на определенных условиях и обязательствах и, по которому участники, несут ответственность за их выполнение.

Морехозяйственные кластерные системы должны быть построены на принципе активизации взаимовыгодного сотрудничества и гибкого реагирования на макроэкономические изменения, а действия всех участников направлено на единый конечный результат – своевременность доставки

грузов с наименьшими затратами на конечный пункт назначения грузопотока. При формировании морехозяйственного кластера необходимо учитывать, что это сложная система, соединяющая внутреннюю транспортную систему Украины и инфраструктуру с внешними морскими и транспортными системами других стран и международных транспортных коридоров.

Поэтому следует учитывать такой важный фактор как информационно-логистическая составляющая, поскольку именно от этого фактора зависят объемы перевалки и транзита грузов. Создание единого оператора и информационного центра позволит интегрировать всех участников транспортно-грузового процесса и должен обеспечить снижение затрат.

#### Выводы

В результате проведенных исследований:

- выявлен позитивный зарубежный опыт создания кластерных форм организации;
- рассмотрены стратегические направления развития морского транспорта Украины, связанные с реконструкцией и строительством перегрузочных комплексов, развитием международных транспортных коридоров, обновлением морского торгового флота судоходных компаний, разработкой единой политики в области технического надзора за судами и подготовки плавсостава, проведением административной реформы;

— выделены этапы формирования морехозяйственного кластера на принципах гибкого реагирования предоставления транспортных услуг в изменяющихся политико-экономических условиях и предложены действия по их выполнению.

Формирование морехозяйственного кластера должно быть ориентировано на проведение следующих этапов:

- анализ рынка морских транспортных услуг и тенденции его развития;
- выбор участников кластерной системы организации;
- разработка программы действий сориентированные на гибкие принципы взаимодействия между участниками кластера;
- формирование организационной структуры и создание системы управления для определения соподчинения участников и регистрации;
- согласование и составление контракта, закрепляющие права и обязанности всех сторон кластерного формирования;
- создание единой информационной системы для интеграции всех участников транспортно-грузового процесса.

Создание морехозяйственного кластера в соответствии с выполнением предложенных Действий позволит всем участникам гибко реагировать на политико-экономические изменения и обеспечит повышение эффективности их деятельности.

#### Список литературы:

1. Шкорупо Д. А. Оптимизация морской транспортной сети в линейном судоходстве // Шкорупо Д. А., Волошук М. В. *Економічні інновації, ІПРЕЕД НАН України*: 2012. – Вып. 49. – С. 253 – 266.
2. Портер М. Конкуренція / М. Портер. – М.: Вільямс, 2010. – С. 235 – 238.
3. Кузьмин О. Кластеры как фактор инноваций развития предприятий и территориальных образований / Кузьмин О., Жежуха В. // *Экономика Украины*. – 2010. – №2. – С. 4 – 13.
4. Захарченко В. И. Кластерная форма территориально-производственной организации / В. И. Захарченко, В. Н. Осипов. – Одесса: Печатный дом, 2010. – 236 с.
5. Осипов В. Н. Світовий досвід створення та функціонування морських кластерів / В. М. Осипов, Єрмакова О. А. // *Вісник соціально-економічних досліджень*. – Одеса: ОДЕУ, 2009. – № 36. – С. 306 – 312.

Надано до редакції 10.07.2014

Филиппова Светлана Валерьевна / Svitlana V. Filippova  
*jackal@te.net.ua*

Сааджан Валентина Арамовна / Valentina A. Saadzhan  
*Pusya54@mail.ru*

Глущенко Вероника Дмитриевна / Veronika D. Glushenko

#### Посилання на статтю / Reference a Journal Article:

*К вопросу формирования морехозяйственных кластеров [Електронний ресурс] / С.В. Филиппова, В.А. Сааджан, В.Д. Глущенко // Экономика: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – № 5 (15). – С. 146-151. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/n5.html>*