УДК 656.615–047.64(045)

DOI: https://doi.org/10.32782/2520-2200/2023-3-5

Кузьменко К.М.
аспірант
Національного університету «Одеська морська академія»

Kuzmenko Kateryna
National University "Odessa Maritime Academy"

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ КОМПОНЕНТІВ МОРСЬКОГО КЛАСТЕРУ НА ШЛЯХУ ДО НАЛАГОДЖЕННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ КРАЇНИ

THE MARITIME CLUSTER COMPONENTS DEVELOPMENT MANAGEMENT ON THE WAY TO ADJUSTING THE COUNTRY'S TRANSPORT SYSTEM INTEGRATION PROCESSES

У статті розглянуто поняття морського кластеру, наведено приклади та проаналізовано реальний стан та показники функціонування складових морських кластерів України, виявленні основні проблеми, що перешкоджають успішній інтеграції до європейської та світової транспортної системи, висвітлено можливі шляхи щодо налагодження інтеграційних процесів в умовах, що склалися. Однією з найважливіших особливостей інтеграційних процесів є високий рівень державного регулювання, який реалізується через проведення транспортної політики, що спрямована на забезпечення сталого функціонування транспортної системи і оптимізацію транзитного потенціалу. Вкрай важливо визначити основні напрямки та базові ідеї перспективного розвитку та взаємодії всіх учасників спеціалізованого сегменту ринку морської торгівлі. В умовах війни ключовим є збереження наявних можливостей та інфраструктурних потужностей транспортно-експедиторської галузі.

Ключові слова: кластер, інтеграція, морські перевезення, транспортний потенціал, торгівельні порти, стратегія розвитку.

The article considers the concept of a cluster, the special attention is paid to maritime clusters. The purpose of the article is to analyze the Ukrainian maritime clusters enterprises indicators, determine the condition of the integration potential implementation in the system of strategic development of the state, and develop recommendations for finding ways to preserve pre-war volumes of transportation. World experience shows that in the conditions of globalization, such a high-tech industry as the transport industry develops most successfully on the basis of regional innovation and industrial clusters. Over the past decade, in many countries, the traditional sectoral form of business organization has been replaced by clusters – informal associations of large leading companies with an unlimited number of small and medium-sized enterprises, technology centers, design and construction firms, related market institutions that interact with each other within a single value chain located at a relatively short distance from each other in the same region. Clustering makes it possible to form a comprehensive approach to the state development policy of the country and its regions, taking into account the potential of economic entities. At the current stage, the world economy is characterized by the deepening of integration processes, which necessitates the reorientation of the national economy to modern processes in the world economy. The implementation of integration functions is an important factor in the modern economic development of the state and currently acts as a separate promising aspect of forming the basis for a qualitative breakthrough in the country's economic development. In the Ukrainian transport system, in its performance of the transit role and integration functions, all components of its maritime clusters are of great importance: ports, shipbuilding factories, stevedore companies, companies providing forwarding and agency services, universities, certification agencies. All these components require an effective management strategy as a complete production and economic system, which should be based on an integrated approach.

Key words: cluster, integration, maritime transportation, transport potential, trade ports, development strategy.

Постановка проблеми. Для реалізації інтеграційних проектів, що забезпечують транзитні вантажопотоки України, повинна розроблятися стратегія розвитку транспортного потенціалу з урахуванням неминучої співпраці між усіма елементами, що обслуговують транспортну

галузь. В іншому випадку вантажопотоки і відповідні кошти підуть на альтернативні напрямки за межами нашої країни. Розвиток інтеграційних процесів у транспортній системі має бути системним та не обмежуватись увагою лише до окремих її елементів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання оптимізації організації процесів морських перевезень, шляхів до вирішення задач щодо посилення ролі України на міжнародній арені як морської держави, забезпечення інтеграційних процесів на транспорті у своїх дослідженнях вирішують такі українські вчені як Примачов М.Т., Сотниченко Л.Л., Голубкова І.А., Жихарєва В.В., Котлубай А.М. Аналіз робіт відомих зарубіжних теоретиків Міхаеля Портера, Лоурена Янга, Дейвіда Барклі дає можливість навести широке визначення кластеру на основі його характеристик. Вкрай важливим є використання підходу виокремлення кластерів задля пошуку оптимальних можливостей транспортної системи та збереження країною свого місця на світовому ринку морської торгівлі в умовах війни, над цим питанням наразі працюють усі учасники транспортного процесу, проте проблема залишається невирішеною у повній мірі.

Метою статті є аналіз стану та показників роботи складових морських кластерів України, наведення проблем, що стримують інтеграційні процеси транспортної системи нашої країни, та роз'яснення шляхів та альтернативних варіантів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження. За для сприяння оптимізації господарської діяльності у сфері перевезень та успішної інтеграції до європейської та світової транспортної системи важливим є розвиток усіх організацій морського кластеру. Поняття «кластеру» визначається як об'єднання декількох однорідних елементів, що може розглядатися як самостійна одиниця, яка володіє певними властивостями [7]. Якщо розшифровувати поняття з огляду менеджменту та підприємництва, то кластер – це група компаній, розташованих географічно близько одна до одної, які пов'язані між собою і належать до однієї чи різних сфер діяльності, здійснюють внутрішню взаємодію в певній галузі [9].

Прикладом кластеру у морській галузі України можуть виступати порти Великої Одеси, які є неформальним об'єднанням, яке обслуговує кінцевий результат, що виходить на зовнішній ринок, тобто судноплавство та вантажопотоки. До кластеру входять така група елементів, як безпосередньо самі порти Одеса, Чорноморськ та Південний, суднобудівельний завод (Чорноморський (колишній Іллічівський) судноремонтний завод), стивідорні компанії, компанії, що надають експедиторські та агентські послуги, ВНЗ, що забезпечують відповідну підготовку кадрів, агентства з сертифікації.

Наразі, згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р, у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р. за мету стоїть створення мережі кластерів у морських портах шляхом залучення приватних інвестицій [6]. Проте необхідною є й державна підтримка кластеру завдяки коштам державного і місцевих бюджетів та з інших джерел, не заборонених законодавством, та наданню певних пільг з боку держави, у першу чергу, це вигідні умови кредитування. До прикладу, у Туреччині є державна програма підтримки судноремонтної галузі, яка полягає у відсутності податку на додану вартість і преференції платежу земельного податку та у низькій кредитній ставці, що становить 0,1% (в Україні ж – 20%). На світовому ринку яскравими прикладами морських кластерів слугують порти Роттердам та Сінгапур.

Морські торгівельні порти є основотворчою частиною морських кластерів. Вони є першочерговою ланкою в управлінні та вибудові інтеграційних процесів на морському транспорті. Тому для утримання і розширення позиції в міжнародній економіці Україна повинна сформувати національні програми розвитку торговельних портів [8].

До подій 24 лютого 2022 року порти Великої Одеси мали одні з найвищих показників обробки вантажів та суднозаходів, проте війна спричинила негативний вплив й на морську логістику. За для уникнення продовольчої кризи та відновлення хоча б певного відсотку морських вантажоперевезень уряд Украйни та міжнародна спільнота домоглись підписання Чорноморської зернової ініціативи, що передбачала вивезення зерна з українських портів Чорноморськ, Одеса та Південний, а також створення безпечних маршрутів або «зернових коридорів». Станом на початок липня 2023 року через порти Великої Одеси було експортовано 32,7 млн тонн вантажів, а в цілому зерновий експорт в 2022–2023 році перевищив показники попереднього періоду і склав майже 49 млн тонн.

Після припинення дії угоди частковим рішенням є порти Дунайського регіону. За 2022 рік портами було перевантажено 16 млн. тонн вантажів, а за 5 місяців 2023 року вже оновлено новий рекорд вантажоперевалки – 11,5 млн тонн. Показники роботи портів Дунайського кластеру за підсумками воєнного 2022 року зображені на рисунку 1 [4].

До кластеру, що утворюють порти Великої Одеси, у суднобудівельному секторі вхо-

Рис. 1. Статистичні дані роботи портів Дунайського кластеру за 2022 рік

дить Чорноморський суднобудівний завод. Він відіграє значну роль не тільки щодо проведення висококваліфікованих ремонтних робіт й модернізації всіх типів суден для замовників з України, а й з Польщі, Литви, ОАЕ, Італії, Туреччини, Греції й інших країн. Протягом свого існування завод мав неоціненне значення для морської галузі, проте з розвалом Чорноморського Морського пароплавства ситуація змінилась. Головним завданням, що стояло перед керівниками заводу довгий час, було збереження підприємства. Якщо ж аналізувати роботу заводу у час до кризи, спричиненої пандемією, а потім й воєнним періодом, то підприємству вдалось вийти зі скрутного стану, влучно інтегруючи у свою діяльність новітні технології та оптимізуючи цінову політику.

Хоч наразі реальний стан справ в суднобудуванні морських кластерів України загалом не відповідає світовим показникам розвитку цієї галузі. Основними конкурентами суднoремонтної галузі України є підприємства Туреччини та Румунії. У Туреччині, приміром, налічується 150 суднoремонтних компаній. Статистика будівництва та ремонту в Україні за 2018–2020 роки наведена в таблиці 1 [1].

До факторів, що стримують розвиток сектору, належать:

– відсутність стратегії розвитку інноваційної системи українського суднобудування;

– застарілість основних фондів підприємств сектору, які використовують обладнання і технології, створені 30-40 років тому [5];

– недостатній обсяг інвестицій в суднобудівній галузі, відсутність належної державної підтримки;

– відсутність сприятливих умов фінансування виробничої, та інноваційної діяльності суднобудівних заводів, високі ціни на вітчизняний метал.

Через велику кількість причин зміни параметрів ринку морської торгівлі, складності механізмів збалансованості системи в відтворювальних процесах часто губляться прямі зв'язки між ресурсами і результатами. Однак безліч факторів підтверджує необхідність наявності єдиного регулятора функціональної діяльності всіх учасників глобального ринку морської торгівлі. У періоди

Таблиця 1

Будівництво та ремонт суден за 2018–2020 роки

Показник	2018 рік	2019 рік	2020 рік
Всього побудовано, в т.ч.	13	14	18
– на експорт	1	3	4
– на внутрішній ринок	12	11	14
Всього відремонтовано (модернізовано), в т.ч.	181	282	315
– на експорт	49	125	134
– на внутрішній ринок	132	157	181

активних інвестиційних проектів порушувалося співвідношення не тільки між вантажопотоками і провізною здатністю, але між останньою і якістю підготовки моряків. Тому важливим елементом морського кластеру є й профільні заклади підготовки співробітників морської галузі, рівень освіти яких відповідає міжнародним стандартам. Адже організація високопродуктивної та конкурентоспроможної роботи флоту потребує відповідної підготовки моряків.

До головних системних чинників втрати морськими кластерами України свого місця щодо участі в інтеграційних процесах транспортної системи країни у світову слід віднести наступні:

1. Війна та блокада українських портів. Загалом навіть, якщо брати до уваги часовий проміжок до 24 лютого 2022 року, має місце й політична та економічна нестабільність, викликана ситуацією, що склалася в країні після подій 2014 року.

2. Часті зміни в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах.

3. Цілеспрямовані дії Росії щодо виключення України із транзитних потоків шляхом нищення транспортної інфраструктури: портів, комплексів переробки вантажів, складів, мостів. Навіть до повномасштабного вторгнення Росія здійснювала розбудову транзитної залізничної й дорожньої транспортної мережі в обхід території України, переорієнтовувала вантажі російського походження, що перевантажувались в портах України, на порти Російської Федерації, активно використовувала можливості Митного союзу для перенаправлення транзиту в обхід території України на найважливішому напрямку Європа – Азія, застосовуючи в межах Митного союзу спрощені митні й дозвільні процедури, уніфікуючи тарифи.

4. Зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни в структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів і т.д.).

5. Недостатність темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури, технікотехнологічне відставання якої суттєво здорожує процес доставки товару та призводить до переорієнтації транспортних потоків в обхід території України. Унаслідок незадовільного транспортно-експлуатаційного стану доріг, 90 % яких потребує реконструкції або ремонту, середня швидкість руху на автодорогах України у 2-3 рази нижча, що суттєво звужує транзитні можливості України. Наявність «вузьких місць» у залізничній інфраструктурі не дає змоги налагодити більш ефективний зв'язок із портовою галуззю. Темпи й масштаби розбудови транспортної інфраструктури України в напрямі міжнародних транспортних коридорів не зіставні з країнами ЄС, Азії та Сходу [2].

6. Зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки як наслідок переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн. Навіть до війни конкуренцію українським перевізникам становила Молдова. Морський порт на Дунаї Джурджулешти і молдавська залізниця стали частиною нового транзитного коридору Захід – Схід. Сильними конкурентами українських портів виступають найбільший портовий комплекс у Болгарії – Варна, румунська Констанца. В умовах війни майже уся доля морських вантажних перевезень відійшла до перелічених портів.

7. Недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України в порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави й т.д.

Висновки з проведеного дослідження. Світовий досвід свідчить, що в умовах глобалізації така високотехнологічна галузь, як транспортна індустрія, найуспішніше розвивається на основі регіональних інноваційно-промислових кластерів. Кластеризація дозволяє сформувати комплексний підхід до державної політики розвитку країни, та її регіонів з урахуванням потенціалу економічних суб'єктів.

У традиційних морських державах у разі виникнення кризових явищ проблеми вирішуються на рівні уряду. У сучасних умовах це демонструє ЄС, Китай, Туреччина, Азербайджан. Якість державного втручання є важливим фактором розвитку транспортного потенціалу та налагодженням інтеграційних процесів, його необхідність зумовлена: 1) занадто високою капіталоємністю галузі і довгостроковим характером інвестицій; 2) монополістичним характером елементів транспортної системи; 3) необхідністю спеціального функціонально-правового режиму роботи; 4) вимогами підтримки високого рівня функціональності транспорту для нормальної роботи виробничої системи, обміну і життєдіяльності суспільства; 5) загостренням екологічних проблем, що пов'язані зі зростанням обсягів і інтенсивності транспортних перевезень; 6) особливою значущістю для забезпечення національної безпеки.

Список використаних джерел:

1. Аналіз стану суднобудування України у 2020 році. 2021. URL: https://ua.sudohodstvo.org/analiz-stanu-sudnobuduvannya-ukrayiny-u-2020-roczi (дата звернення: 03.08.2023).
2. Балежентіс А., Яценко О.Н. Асиметрії торговельної інтеграції України та ЄС. *Міжнародна економічна політика*. 2018. № 1. С. 32–62.
3. Домбровська С.М. Державне регулювання розвитку транспортної сфери. *Теорія та практика державного управління та місцевого самоврядуванн*я. 2020. № 1. DOI: https://doi.org/10.35546/kntu2308-8834/2020.1.10
4. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України. URL: https://www.uspa.gov.ua (дата звернення: 03.08.2023).
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: https://ukrstat.gov.ua (дата звернення: 03.08.2023).
6. Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-р#Text (дата звернення: 03.08.2023).
7. Сухарський В.С. Економічний словник-довідник. Тернопіль: Навч. кн. Богдан, 2002. 328 с.
8. Терсіна О. Кластерна революція в Україні. *Юридична газета online*. 2016. № 40 (538). URL: https://yur-gazeta.com/publications/practice/civilne-pravo/klasterna-revolyuciya-v-ukrayini.html (дата звернення: 03.08.2023).
9. Petrenko O., Potapovska M. Theoretical Approaches to the Definition of «Cluster», «Transport and Logistics Cluster», «Port Cluster». *Transport Development*. 2021. № 1(8). С. 15–25. DOI: https://doi.org/10.33082/td.2021.1-8.02
10. Review of Maritime Transport 2021. 2021. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf
11. Review of Maritime Transport 2022. 2022. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf

References:

1. Sudnoplavstvo (2021) Analiz stanu sudnobuduvannya Ukrayiny u 2020 roci [Analysis of the shipbuilding condition in Ukraine in 2020]. Available at: https://ua.sudohodstvo.org/analiz-stanu-sudnobuduvannya-ukrayiny-u-2020-roczi (accessed August 3, 2023).
2. Balezhentis A., Yacenko O.N. (2018) Asymetriyi torgovelnoyi integraciyi Ukrayiny ta YeS [Asymmetries of the trade integration of Ukraine and the EU]. *Mizhnarodna ekonomichna polityka,* no. 1, pp. 32–62.
3. Dombrovska S.M. (2020) Derzhavne regulyuvannya rozvytku transportnoyi sfery [State regulation of the transport sector development]. *Teoriya ta praktyka derzhavnogo upravlinnya ta miscevogo samovryaduvannya*, no. 1. DOI: https://doi.org/10.35546/kntu2308-8834/2020.1.10
4. Oficijnyj sajt Administraciyi morskyx portiv Ukrayiny [Official website of the Administration of Maritime Ports of Ukraine]. Available at: https://www.uspa.gov.ua (accessed August 3, 2023).
5. Oficijnyj sajt Derzhavnoyi sluzhby statystyky Ukrayiny [Official website of the State Statistics Service of Ukraine]. Available at: https://ukrstat.gov.ua (accessed August 3, 2023).
6. Pro vnesennya zmin do Strategiyi rozvytku morskyx portiv Ukrayiny na period do 2038 roku: Rozporyadzhennya Kabinety Ministriv Ukrayiny vid 23.12.2020 № 1634-r [On making changes to the Strategy for the Development of Seaports of Ukraine for the period until 2038: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated December 23, 2020 No. 1634-r]. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-p#Text (accessed August 3, 2023).
7. Suxarskyj V.S. (2002) Ekonomichnyj slovnyk-dovidnyk [Economic dictionary-reference] Ternopil: Navch. kn. Bogdan, 328 p.
8. Tersina O. (2016) Klasterna revolyuciya v Ukrayini [Cluster revolution in Ukraine]. *Yurydychna gazeta online*, no. 40 (538). Available at: https://yur-gazeta.com/publications/practice/civilne-pravo/klasterna-revolyuciya-v-ukrayini.html (accessed August 3, 2023).
9. Petrenko O., Potapovska M. (2021) Theoretical Approaches to the Definition of "Cluster", "Transport and Logistics Cluster", "Port Cluster". *Transport Development*, no. (1(8), pp. 15–25. DOI: https://doi.org/10.33082/td.2021.1-8.02
10. Review of Maritime Transport 2021 (2021). Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf
11. Review of Maritime Transport 2022 (2022). Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf