

УДК 334.764:656.61(477)

## **Ринок: прогноз і кон'юнктура**

**Осипов В.М.**, д-р екон. наук  
завідуючий відділом Інституту проблем ринку  
та економіко-екологічних досліджень НАН України

**Єрмакова О.А.**  
аспірантка Інституту проблем ринку  
та економіко-екологічних досліджень НАН України

### **ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КЛАСТЕРА В УКРАЇНІ**

*Визначено передумови створення морегосподарського кластера в Україні. Розроблено його структуру, окреслено коло учасників, організаційно-правову форму та організаційно-територіальну структуру, а також розглянуто переваги кластерного розвитку морегосподарського комплексу України для всіх зацікавлених сторін. Запропоновано створення ряду регіональних спеціалізованих підкластерів у морській галузі як складових елементів морегосподарського кластера України.*

Той факт, що Україна є морською державою ні у кого не викликає сумнівів, але лише з огляду на її географічне положення. Водночас у площині політичній, економічній, науковій і воєнній за роки незалежності морські позиції України багато в чому втрачені [1].

За часів Радянського Союзу морська галузь була віднесена до стратегічних, розвиток якої ставив за мету зміцнення геополітичних позицій СРСР у світі. У рамках державного морського проекту наприкінці 50-х – початку 60-х років у СРСР були створені потужні військовий та торговий флоти, розгорнута інфраструктура морського транспорту, створена галузь океанічного рибальства зі своїм риболовецьким флотом, галузеві структури управління, виділені ресурси, розгорнута мережа освітніх закладів для підготовки кадрів, прийняті нормативні документи [2].

При розпаді СРСР незалежна Україна успадкувала потужне господарство морегосподарського комплексу: 3 морських пароплавства (Чорноморське, Азовське, Дунайське), 15 портів, 11 суднобудівних заводів, 7 підприємств суднового машинобудування, 11 підприємств морського приладобудування, 27 окремих науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро, судноремонтні заводи, ряд унікальних спеціалізованих морських підприємств [3].

Перлиною морегосподарського комплексу України було Чорноморське морське пароплавство (ЧМП), яке на 1991 р. нараховувало у своєму складі 295 одиниць транспортного (дедвейтом<sup>1</sup> 10 тис. т і більше) та 1100 одиниць допоміжного флоту, розгалужену інфраструктуру, включаючи соціальну (вартість основних фондів оцінювалась у 6–7 млрд дол. США), 36 спільних підприємств та закордонних представництв, розгалужену берегову інфраструктуру, відому у всьому світі торго-

<sup>1</sup> Дедвейт – повна вантажопідйомність судна (сумарна вага вантажу, пасажирів, екіпажу, палива тощо).



вельну марку "Бласко". Дохід ЧМП становив понад 1,1 млрд дол. США, а чистий прибуток відповідно 350 млн дол. США у рік. У пароплаванні працювало близько 80 тис. робітників [4, с. 103; 3].

Проте Україна за часів незалежності значно втратила свої лідируючі позиції в морській галузі, що недопустимо з огляду на те, що Україна – одна з найбільших морських держав світу. Частка у ВВП від діяльності морського транспорту країни постійно зменшується і на сьогодні становить трохи більше 2%, тоді як при використанні потенціалу, отриманого на день незалежності, це могло б скласти понад 15% по морському транспорту та 10% – по суднобудівництву та судноремонту [4, с. 100–112].

За 18 років незалежності можна підвести сумний підсумок господарювання у морській галузі:

1) **Катастрофічне скорочення національного флоту.** Якщо на 1 січня 1991 р., за даними Укрморрічфлоту, у складі державних суднохідних компаній України нараховувалось 375 тільки морських суден загальним дедвейтом 5,3 млн т, то на 1 січня 1997 р. дедвейт флоту під українським прапором, за даними ЮНКТАД, становив 4 млн т, а на початок 2007 р. – вже 1,13 млн т. Тобто, з 1997 по 2007 рр. дедвейт флоту скоротився в 3,5 раза, а у порівнянні із 1991 р. – майже в 4,7 раза.

Водночас під прапором інших країн зареєстровано 194 судна, які належать українським судновласникам.

Якісний склад торгового флоту характеризується тим, до якого списку Паризького меморандуму занесений прапор країни. До даного списку заносяться прапори країн світу залежно від результатів перевірок інспекціями портового контролю суден, які плавають під цими прапорами, перевіряється відповідність суден міжнародним стандартам та правилам з точки зору безпеки, захисту довкілля, умов роботи та проживання моряків. Якщо при перевірці виявляються серйозні недоліки в технічному стані судна, його обладнанні, рівні компетенції членів екіпажу тощо, то судно заарештовується до усунення даних недоліків.

У 2007 р. Україна покинула "чорний" список Паризького меморандуму, до якого заносяться прапори із найпроблемнішим флотом, після тривалого у ньому перебуванні, і в 2008 р. Україну знову було занесено до цього списку [5, с. 38–42].

З колишніх трьох державних морських пароплавань збереглися в повноцінному вигляді лише українське Дунайське, проте із рядом фінансових та інших проблем. Судна Азовського морського пароплавання перейшли до ТОВ "Торговий флот Донбасу". Одне із найбільших у світі пароплавань – Чорноморське – до сьогоднішнього дня втратило свій флот і практично перестало існувати як суднохідна компанія. У ДСК "ЧМП" було відчужено 293 судна. На початок 2006 р. штатна чисельність пароплавання скоротилася до 364 працюючих. На балансі ДСК "ЧМП" знаходилося 35 суден, з них підлягало ремонту – 8, списанню – 19, одне судно знаходилося під арештом в порту Ізміт (Туреччина), дві парусно-моторні яхти – в оренді, одна парусно-моторна яхта – у бербоут-чартері<sup>2</sup> [4, с. 103]. І це при тому, що у всьому світі відбувається бум ринку морських перевезень, і навіть такі сухопутні держави як Монголія і Білорусь, купуючи свій флот, стають морськими державами.

2) **Втрата лідируючих позицій України у сфері пасажирських перевезень.** Так, пасажирський термінал Одеського порту є одним із найсучасніших у Середземноморсько-Чорноморському басейні і може одночасно приймати на

<sup>2</sup> *Бербоут-чартер* – договір оренди (фрахтування) судна без екіпажу.



причалах до 5 теплоходів, у тому числі океанські круїзні лайнери довжиною до 300 м з двома та більше тисячами чоловік на борту.

Проте, якщо в 1986 р. через Одеський морський вокзал пройшло 730 тис. пасажирів, то в 2007 р. – лише 140 тис. пасажирів, хоча пропускна спроможність пасажирського терміналу одеського порту становить 4 млн чоловік на рік.

Слід також відмітити, що за радянських часів пасажирські перевезення через Одеський порт практично на 100% здійснювалися флотом, який належав Чорноморському морському пароплавству [6, с. 32–34]. Нещодавно в Алані (Індія) розібрано на лом останній із плеяди відомих круїзних лайнерів минулого – теплохід "Одеса". З цього моменту український морський круїзний флот, як і більшість круїзів по Чорному морю, повністю припинив своє існування [7, с. 34–38].

**3) Скорочення обсягів перевезень вітчизняних експортно-імпортних вантажів на українських суднах.** За останні 20 років частка вітчизняних перевізників експортно-імпортних вантажів скоротилася з 75 до 7,5%. Участь України у світовій морській торгівлі обмежується 4,5 млн т вантажів, тобто 0,05% від її загального обсягу. Саме такий обсяг вантажів перевозиться суднами під Державним прапором України. Це відповідає рівню розвитку морської торгівлі, наприклад Океанії.

У той же час частка вантажів українського походження становить 1%, а з урахуванням транзиту – 2% від обсягу світової морської торгівлі.

**4) Знос основних фондів морегосподарського комплексу України.** Старіння флоту – середній вік суден сягає 25 років. Поряд із цим за часів незалежності України не відбувалося оновлення фондів морегосподарського комплексу України, а отже, не використовувалися наявні потужності судноремонтних та суднобудівних підприємств. Це є вадами недосконалої державної політики. За умов, що склалися, для того, щоб надати імпульс розвитку морської галузі України, необхідним є прийняття державою вольового рішення про зобов'язання вітчизняних судновласників здійснювати ремонт своїх суден на вітчизняних судноремонтних заводах.

Невідкладної модернізації та ремонту потребують також і технічні засоби забезпечення безпеки судноплавства: радіозв'язок, центри регулювання руху суден, рятувально-координаційний центр тощо [4, с. 100–112]. Майже третина причального фронту перебуває у незадовільному технічному стані. Відсутність в Україні власної інтегрованої супутникової системи зв'язку унеможливує надання своєчасної допомоги вітчизняним та іноземним плавзасобам у надзвичайних ситуаціях [8].

**5) Невідповідність управління функціонуванням портів** сучасним міжнародним вимогам, попиту економіки і суспільства на портові послуги. Функції державного управління в морських портах України залишаються незмінними, незважаючи на перехід економіки до ринкових принципів функціонування. Застаріла структура управління портовою діяльністю не забезпечує рівних для державних портів України та приватних портових структур умов для економічної конкуренції, створює правові та організаційні перешкоди. Діючим законодавством не визначено порядок створення, функціонування та ліквідації морських терміналів. Недосконалою залишається нормативно-правова база, що регламентує діяльність портових операторів. Відсутня централізована вертикаль прийняття рішень, у тому числі відносно конвенційних вимог у сфері портової діяльності, міжвідомча координація дій [9, с. 31–38].

**6) Відсутня цілеспрямована діяльність щодо розвитку морського комплексу на рівні органів державної влади,** а також програма здійснення ефективної національної морської політики, яка була б об'єднуючим органом для сфер, які входять до зазначеного комплексу. Відсутність уваги до морського комплексу відповідним чином відображається і на нормативно-правовому забезпеченні морської політики держави. На сьогодні немає законодавчих актів концептуально-



стратегічного напрямку щодо єдиних поглядів на національні інтереси України в Азовсько-Чорноморському басейні та інших районах Світового океану, визначення пріоритетів та напрямів її морської діяльності, що визначають розвиток України як морської держави на довгостроковий період (25–30 років) [4, с. 106].

Впровадження прискореного розширеного відтворення високовигідної індустрії – морської індустрії – без помітних державних капітальних вкладень є реальним за умов створення належних регуляторних умов. Україна, маючи потужний потенціал у морській галузі, з березня 2005 р. не має спеціальних регуляцій.

Узагальнюючи світовий досвід регуляторної політики держав, які застосовують кластерний підхід до розвитку морської галузі, можна виокремити такі спеціальні регуляторні правила для морської галузі, зокрема для суднобудівництва:

- а) гарантування кредитів на будівництво суден (у тому числі й експортних);
- б) субсидування відсотків по кредитах;
- в) надання дешевих кредитів;
- г) звільнення від сплати імпортного мита;
- д) звільнення експорту від оподаткування;
- е) звільнення від сплати внутрішніх непрямих податків;
- є) зниження ставок прямих податків на доходи фірм від експорту;
- ж) пряме субсидування будівництва суден у розмірі 6–9% контрактної ціни судна;
- з) фінансова допомога будівництву суден для вітчизняних судновласників або на експорт;
- і) застосування прискореної амортизації;
- ї) застосування податкових послаблень;
- й) участь у фінансуванні проектування, НДКР та інших досліджень;
- к) розміщення державних замовлень на будівництво суден та кораблів на національних корабельнях (всі країни);
- л) участь урядів в управлінні корабельнями аж до націоналізації (Китай, Італія, Іспанія);
- м) надання фінансової допомоги для модернізації корабельень;
- н) фінансування перепідготовки персоналу;
- о) державне субсидування експорту.

Заходи від *а*) до *є*) мали (2000–2004 рр.) і матимуть особливий успіх в Україні [10]. Більшість заходів державної підтримки суднобудівної галузі з 2005 р. було скасовано, що обумовлено гармонізацією вітчизняного законодавства стандартам СОТ.

Відсутність кооперації між українським пароплаванням та суднобудуванням, а також відсутність забезпечення українських суднобудівних підприємств вітчизняними замовленнями, насамперед державними структурами, гальмує розвиток суднобудівної галузі України.

7) **Недосконалість системи добору та підготовки кадрів**, яка не забезпечує оновлення складу робітників основних суднобудівних спеціальностей.

8) **Недостатнє забезпечення Військово-Морських Збройних сил України** та загонів Морської охорони Державної прикордонної служби України сучасними кораблями [8].

На сьогодні обмеженість підходу до розвитку морської могутності держави вже стала не просто шкідливою, а створює реальну загрозу економічній та національній безпеці країни, що зазначено в Указі Президента України № 463/2008 "Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року "Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави".

Потенціал морського господарства України, що зберігся, є достатнім для його ефективної реалізації при формуванні конкурентоспроможного морегоспо-



дарського комплексу. За своїм економічним потенціалом Україна є однією із провідних морських держав Європи та світу. Цей потенціал визначається:

- 1) найбільшою протяжністю морського узбережжя серед усіх країн Чорноморського регіону (таблиця), що є найважливішим стратегічним ресурсом України;
- 2) диверсифікованим базовим морегосподарським потенціалом;
- 3) морським природно-ресурсним потенціалом;
- 4) наявністю значних мобілізаційних резервів відновлення морського господарства, передусім пов'язаного із мінімізацією наслідків кризових явищ у цій сфері;
- 5) наявністю значних регіональних ресурсів експортного потенціалу морської галузі тощо [11, с. 355–410].

Таблиця

**Довжина морського узбережжя України  
у порівнянні з іншими країнами Чорноморського регіону**

Країна	Довжина морських кордонів, км		
	на Чорному морі	на Азовському морі	загальна довжина
Україна	1040	680	1720
Туреччина	1320	-	1320
Росія	360	560	920
Грузія	290	-	290
Болгарія	260	-	260
Румунія	240	-	240

*Джерело:* Політика мобілізації інтегрального ресурса регіона : в 2 кн. / рук. авт. кол.: чл.-корр. НАН України, д.е.н., проф. Буркинський Б.В., д.е.н., проф. Харичков С.К. – Одеса: ИПРЭИ НАН України, 2002. – Кн. 1. – С. 355–410.

За об'єктивних умов морська діяльність для України повинна стати найголовнішим фактором розвитку національної економіки, як це має місце в більшості країн світу. Про це свідчить і динаміка розвитку світової торгівлі, у тому числі морської, темпи росту якої перевищують приблизно в 1,2 раза темпи росту валового внутрішнього продукту.

Морська галузь України потребує створення цілісної, ефективної та гнучкої системи управління, яка б забезпечила відродження раціонального використання наявного потенціалу в морегосподарському комплексі України.

Очевидним є те, що для реалізації морського потенціалу України необхідним є правове декларування національних інтересів України в морській галузі.

Морський світ кардинально змінився з часів розпаду СРСР. Відновити міць морегосподарського комплексу УРСР в умовах ринкової економіки вже не вдасться, адже за радянських часів у морській галузі було сконцентровано всі ресурси країн колишнього СРСР. Тому необхідно шукати сучасні підходи до формування нових організаційно-економічних форм у морегосподарському комплексі України, які б відповідали реаліям сучасної світової практики в морській галузі.

Досвід провідних морських держав світу свідчить про перспективність кластерного підходу до відродження та розвитку морської галузі. Європейський Союз, Норвегія, США, Японія, Південна Корея, Китай створили спеціальні регуляторні умови для розвитку морської індустрії як єдиного комплексу (кластера) взаємообумовлених видів економічної діяльності. Всі ці країни є членами СОТ, котра пильно слідкує за збереженням добросовісної конкуренції, проте вони мають спеціальні правила гри для морської індустрії [10].

Попередником кластерних утворень у радянській економіці були територіально-виробничі комплекси (ТВК). Втім перехід економіки нашої країни до ринкової моделі господарювання ліквідував зі структури елементів та взаємозв'язків ТВК найважливішу структуроутворюючу ланку – завдання на виробництво та пос-



тачання продукції. Основний та найбільший покупець продукції – держава – втратила свою роль у діяльності ТВК через зміну характеру розподілу суспільного продукту [12, с. 3–9].

Питання створення та функціонування морегосподарського кластера у вітчизняній економічній науці є недостатньо дослідженим. Так В.Лисицький, перший віцепрезидент Асоціації суднобудівників України, у своєму відкритому зверненні до Прем'єр-міністра України Ю.Тимошенко [10] один з перших сформулював найбільш чітко визначення морського кластера: морський кластер – єдиний комплекс взаємообумовлених видів економічної діяльності морської індустрії.

Були й інші спроби вітчизняних науковців окреслити кластерний підхід до розвитку морської індустрії України. Зокрема С.Крижанівський до запропонованої ним моделі морського кластера [9, с. 114] включив не всі галузі морегосподарського комплексу України, скажімо, не були включені такі: галузі, що забезпечують освоєння ресурсів (рибна промисловість, нафтовидобувна промисловість, морська енергетика тощо); галузі, що пов'язані з освоєнням морів та океанів (морська авіація, суднобудівництво, судноремонт, машинобудівництво тощо); туризм та рекреація та ін. Тобто надана С.Крижанівським модель морського кластера більше тяжіє до портового кластера, який входить структурним елементом до морського кластера.

З огляду на універсальність кластера, що пропонується створити в морській галузі України, більш доречнішим є поняття "морегосподарський кластер".

На основі вивчення світового досвіду та потенціалу морегосподарського комплексу України запропонована така структура морегосподарського кластера, що складається з автономних модулів (підкластерів), зокрема суднобудівного, портового, рекреаційного, рибпромислового, харчового, фармацевтичного тощо (рис. 1).

Вже на сьогодні існують перспективи для створення спеціалізованих підкластерів, а саме:

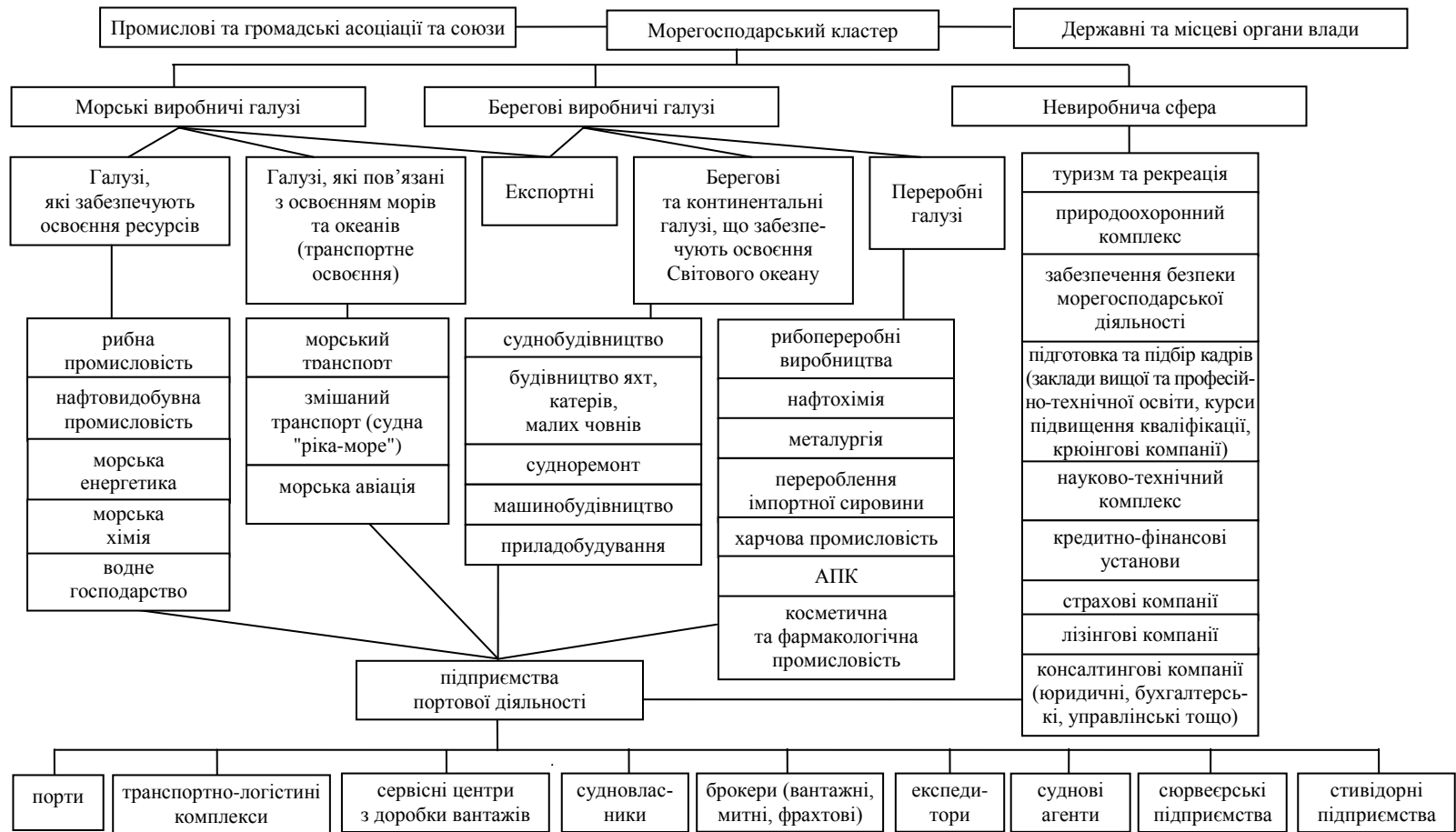
- 1) суднобудівного (центр – Миколаївська область);
- 2) сервісного металокластера зі спеціалізацією на арабський ринок (Одеська область);
- 3) портових кластерів на базі морських торгових портів України. Вже розпочато формування портового кластера в м. Южне;
- 4) рибпромислового (АР Крим).

Мета створення морегосподарського кластера – формування конкурентоспроможного національного морегосподарського комплексу на сучасному техніко-технологічному рівні, його інтеграція у світову економічну систему. Саме це є одним з найголовніших завдань "Морської доктрини України", запропонованої науковцями Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України академіком НАН України Б.Буркинським, професором О.Котлубаєм, професором В.Степановим [13, с. 6–11].

На сьогодні немає єдиного механізму взаємодії суб'єктів, які стоять між виробником та кінцевим споживачем: посередницькі, транспортні, експедиторські, сюрвеєрські<sup>3</sup>, агентські та інші товаросупровідні компанії. Відсутність такого механізму негативно впливає на конкурентоспроможність вітчизняної продукції через високі транзакційні витрати, втрати часу, погіршення якісних характеристик товару. В умовах загострення конкуренції на світових ринках конкурентні переваги дедалі більшою мірою визначають сервісні функції.

У вітчизняній економіці склалася загрозлива ситуація, коли національні виробники постачають свою продукцію на експорт переважно на умовах FOB, не

<sup>3</sup> *Сюрвеєр* – експерт, який здійснює огляд судів та вантажів і дає висновок про їх стан, розмір пошкоджень у результаті аварій та ін.



**Рис. 1. Галузева структура морегосподарського кластера**



бажаючи брати на себе ризики через відсутність у нашій державі усталеного механізму страхування та кредитування перевезень на умовах, за яких постачальник бере на себе переважну кількість ризиків, та доручають основне перевезення, як правило, спеціалізованим іноземним компаніям. Але при цьому значна частина збутової маржі йде на користь іноземних контрагентів, а Україна втрачає ресурси, які б могли спрямовуватися на відродження вітчизняної морської галузі.

Морегосподарський кластер передбачає створення єдиного механізму взаємодії усіх суб'єктів морської галузі, у рамках якого всі вони будуть працювати на єдиний інтегральний прибуток. Інтегральний прибуток у рамках кластера за рахунок синергетичного ефекту буде значно більшим ніж той, який кожний з учасників кластера отримував працюючи окремо.

З урахуванням особливостей створення та функціонування морегосподарського кластера найбільш відповідною організаційно-правовою формою даного кластера є акціонерне товариство, де засновниками виступають учасники кластера: державні, приватні підприємства, центральні та місцеві органи влади. Розподіл прибутку в рамках кластера здійснюватиметься згідно з часткою кожного із засновників.

Впровадження моделі кластерного управління на основі структурованих господарських зв'язків є фактором зміни управлінської парадигми підприємств морегосподарського комплексу.

Термін "кластерна управлінська парадигма" вперше введено Л.Шмаригом [14, с. 34], під яким він розуміє управлінський підхід на основі галузево структурованих господарських зв'язків.

Визначення і характерні ознаки морегосподарського кластера дають можливість запропонувати структуру його управління, яка розроблена на основі узагальнення світового досвіду функціонування промислових кластерів та нової управлінської парадигми (рис. 2).

Зауважимо, що хоча кластери мають територіальну спрямованість, вони не повинні стримуватись жорсткими територіальними обмеженнями [15, с. 88].

Морегосподарський кластер, з нашої точки зору, повинен формуватися на регіональному рівні, тобто на районному, міжрайонному, обласному чи міжобласному рівні.

Роль регіональних органів влади повинна полягати у сприянні розвитку інфраструктури, створенні сприятливого бізнес-середовища для успішної роботи та взаємодії учасників кластера.

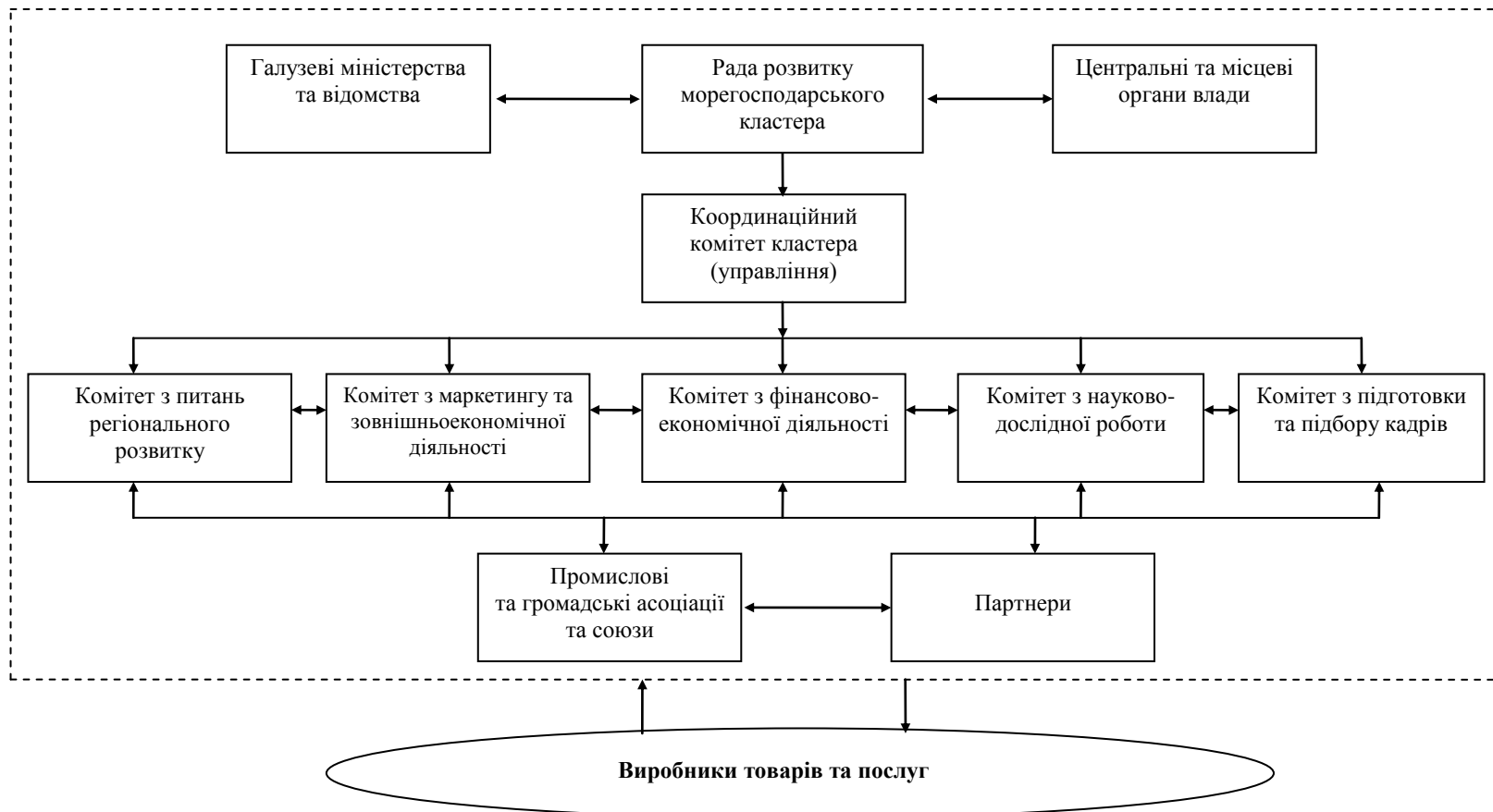
Не менш важливим завданням регіональних органів влади в даному напрямі є вирішення питань, пов'язаних із виділенням земельних ділянок для розміщення морегосподарського кластера.

Ключову роль у впровадженні кластерних механізмів у морегосподарський комплекс України відіграють приморські регіони, де зосереджено основні ресурси морської галузі. Приморським регіоном названо територію, що є безпосередньо дотичною до Чорного та Азовського морів: Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька, Донецька області та АР Крим. Морська галузь є стратегічною галуззю і для областей вздовж великих рік із суднохідними каналами "ріка–море".

З огляду на існуючий інтелектуальний, науковий, освітній, виробничий потенціал, наявність глибоководних портів та гео економічне розміщення Одеської області доцільним є створення центру морегосподарського кластера саме в Одеській області.

Концептуальною перевагою кластера є створення нових можливостей розвитку за рахунок синергетичних ефектів у процесі комплексного підходу до розвитку морської галузі.





**Рис. 2. Структура управління морегосподарським кластером**



Серед основних переваг формування та функціонування морегосподарського кластера в Україні для його учасників варто виокремити такі:

1) скорочення витрат підприємств-учасників кластера на імобілізацію оборотних коштів на час знаходження їх у процесі доставлення. Це досягається за допомогою створення в рамках кластера єдиної товарно-розподільчої бази за кожним видом вантажопотоку;

2) централізація спільних для учасників кластера функцій. В умовах постійного загострення конкуренції між морськими державами світу підприємства морегосподарського комплексу (МГК) України поодиноці не в змозі проводити маркетингові, соціологічні дослідження, ефективні економічні заходи щодо успішного конкурентного протистояння великим іноземним корпораціям. Тому існує нагальна потреба тісного співробітництва відповідних підприємств регіону для акумуляції розрізаних фінансових, матеріальних та трудових ресурсів, що забезпечується в умовах кластерного підходу до розвитку МГК України. З огляду на це, перспективним є впровадження в рамках морегосподарського кластера операційної та інформаційно-аналітичної системи, комплексної автоматизованої системи управління ризиками, розвиток сучасних автоматизованих технологій підтримки прийняття рішень, створення єдиних Call-центрів, більш широке впровадження уніфікованого електронного документообігу та управлінського обігу;

3) переваги використання єдиної інфраструктури;

4) більш повне використання потенціалу транскордонного співробітництва, вихід на нові ринки;

5) збільшення обсягів експортних поставок вітчизняних виробників на базисних умовах Incoterms групи "С" та "D", які передбачають більше ризиків для постачальника, проте і значно більшу прибуткову (збутову) маржу. Сприятим цьому будуть спеціалізовані страхові кредитно-фінансові, юридичні установи, створені в рамках морегосподарського кластера;

6) полегшення отримання кредитів для підприємств морегосподарського кластера, зокрема для такої капіталомісткої галузі як суднобудування, завдяки залученню до роботи кластера спеціалізованих фінансово-кредитних установ;

7) концентрація фінансових потоків, згенерованих активами морегосподарського кластера, що будуть цілеспрямовано йти на модернізацію морегосподарського комплексу країни.

Основою морської могутності в сучасному світі є контроль над фінансовими потоками, які генерують активи морегосподарського комплексу. У державній власності продовжують знаходитися величезні активи морегосподарського комплексу, що генерують значні фінансові потоки. Колишній міністр транспорту та зв'язку України Г.Кирпа зробив спробу задіяти ці фінансові потоки для модернізації морегосподарського комплексу країни. За його ініціативою частина прибутку морських торгових портів була сконцентрована в державному об'єднанні "Укрморпорт", яке фінансувало витратні проекти з будівництва портів, кранів, криголамів. Втім недосконалість менеджменту державного об'єднання "Укрморпорт" не дозволила довести ефективність такої організації управління активами та необхідність її подальшого існування. У 2005 р. рішенням міністра транспорту та зв'язку України В.Бондаря об'єднання "Укрморпорт" було ліквідовано.

У Радянському Союзі існувала дещо інша схема. Тоді морське транспортне підприємство отримувало плановий прибуток за узгодженими тарифами та ставками, а основну частину прибутку отримувало всесоюзне об'єднання, до якого це підприємство входило (надбудована структура), торгуючи за вільними цінами на зовнішніх ринках. З однієї сторони, галузеве міністерство як адміністративний орган, а з іншої – всесоюзне об'єднання як господарюючий орган, який сконцен-



трував на своїх рахунках фінансові кошти для вирішення державних завдань, реалізації інфраструктурних проектів [2];

8) полегшення доступу до інновацій, підвищення ефективності наукових розробок від централізованого їх впровадження в рамках кластера. Перспективним є створення єдиної бази наукової інформації із залученням наукових установ з різних сфер морського господарства, в яких створено унікальну науково-технічну базу. Об'єднання зусиль потужних наукових установ України забезпечить синергетичний ефект у науково-дослідній роботі, забезпечить інноваційність розвитку морегосподарського комплексу України;

9) підвищення ефективності підготовки та підбору кадрів у морській галузі. З урахуванням потужної навчальної бази в Одеській та інших областях Південного регіону доцільним є створення Південного регіонального центру підготовки та підбору кадрів для підприємств морегосподарського кластера.

Також значні вигоди отримує кінцевий споживач. У рамках кластера принципово змінюється механізм взаємодії постачальника та кінцевого споживача, який отримує такі переваги:

- 1) скорочення транзакційних витрат: кінцевий споживач укладає єдиний контракт на постачання із морським кластером замість великої кількості контрактів, які йому доводилось підписувати до створення кластера (контракт з експедитором, судновласником, посередником, сюрвеєром, стивідором тощо);
- 2) скорочується час постачання продукції, що особливо важливо в умовах мінливого середовища;
- 3) зменшуються ризики: через свою потужність морегосподарський кластер бере на себе більші ризики, ніж могли брати окремі постачальники, залучаючи авторитетні страхові та кредитно-фінансові установи;
- 4) забезпечується стабільність постачань шляхом встановлення довгострокових партнерських зв'язків між учасниками кластера.

Очікувані результати від створення морегосподарського кластера на рівні регіону такі:

- збільшення податкової бази;
- підвищення рівня зайнятості населення регіону;
- поліпшення якості життя населення регіону;
- зростання ВРП за рахунок підвищення конкурентоспроможності та продуктивності праці, залучення до коопераційних зв'язків місцевих підприємств;
- розвиток інфраструктури регіону;
- переорієнтування збиткових підприємств;
- врегулювання інвестиційних потоків;
- підвищення в регіоні підприємницької активності;
- більш ефективне використання наявних ресурсів регіону;
- розвиток інноваційного та наукового потенціалу підприємств регіону;
- удосконалення інформаційної бази для статистичних досліджень та підвищення ефективності прийняття управлінських рішень.

На рівні держави створення морегосподарського кластера забезпечить Україні входження до числа провідних світових гравців у морській індустрії, обумовить відродження морської галузі, яка є стратегічною для України; від стану та розвитку цієї галузі залежить економічна, екологічна, продовольча, транспортна, енергетична, воєнна безпека України.

В умовах мінливого ринку морегосподарський кластер має значні резерви для стабілізації коливальності попиту на внутрішньому та зовнішніх ринках за рахунок акумуляції в рамках кластера вантажів та централізованого їх розподілу між споживачами.



Зазначимо, що однією з переваг кластера є спрощення процедур контролю за наданням податкових пільг та розподілом прибутку, а також отримання синергетичного ефекту від фінансових інструментів, які застосовує держава.

На основі наведених вище фактів можна стверджувати про доцільність застосування кластерного підходу для ефективного реформування морської галузі України. Морегосподарський кластер, об'єднавши зусилля і фінанси його учасників, забезпечить комплексне вирішення проблем розвитку морегосподарського комплексу України та сприятиме підвищенню конкурентоспроможності як приморських регіонів, так і України в цілому. Саме кластерний підхід до розвитку морської галузі забезпечить входження України до числа наймогутніших морських держав світу не тільки з огляду на її географічний та рекреаційний потенціал, але й у політичній, економічній, науковій та військовій площинах.

На даному етапі необхідною є розроблення комплексної регіональної програми формування морегосподарського кластера в приморських регіонах України, до якої мають бути залучені усі зацікавлені сторони, зокрема представники центральних та місцевих органів влади, бізнесу та науковці.

### Література

1. Проник П. Україна таки морська держава? [Електронний ресурс] / Портал Українців Одещини. – Доступний з: <<http://ukrainians.od.ua/news.php?extend.482>>.
2. Горчаков С. Морской проект для Украины [Електронний ресурс] / Соціальна мережа журналістів ХайВей. – Доступний з: <<http://h.ua/story/55848/>>.
3. Всё о судостроении и судоремонте Украины-2005 [Електронний ресурс] / Порты Украины. – Доступний з: <<http://uacrewing.com/modules/myarticles/article.php?storyid=6>>.
4. Котлубай А.М. Торговое судоходство Украины: проблемы и перспективы. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2008. – 256 с.
5. Ильницкий К. ЦРУ о торговом флоте стран Черноморья // Порты Украины. – 2008. – № 6. – С. 38–42.
6. Васюков Ю. Роль Одесского порта в развитии круизов по Черному морю // Порты Украины. – 2008. – № 7. – С. 32–34.
7. Моргентерн Р. Наступит ли эпоха белых пароходов // Порты Украины. – 2008. – № 7. – С. 34–38.
8. Указ Президента України № 463/2008 "Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року "Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави" [Електронний ресурс] / Офіційне Інтернет-представництво Президента України Віктора Ющенка. – Доступний з: <<http://www.president.gov.ua/documents/7898.html>>.
9. Крыжановский С.В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях : Монография. – Одесса : Астропринт, 2008. – 184 с.
10. Лисицкий В.І. Основні зауваження та пропозиції до Програми діяльності Кабінету Міністрів України "Український прорив: для людей, а не для політиків" [Електронний ресурс] / Агентство стратегічних досліджень. – Доступний з: <[http://sd.net.ua/2008/01/28/vdkritijj\\_list.htm](http://sd.net.ua/2008/01/28/vdkritijj_list.htm)>.
11. Политика мобилизации интегрального ресурса региона : в 2 кн. / рук. авт. коллектива: чл.-корр. НАН Украины, д.э.н., проф. Буркинский Б.В., д.э.н., проф. Харичков С.К. – Одесса : ИПРЭИ НАН Украины, 2002. – Кн. 1. – 415 с.
12. Пилипенко И.В. Принципиальные различия в концепциях промышленных кластеров и территориально-производственных комплексов // Вестник Московского университета. Серия 5, География. – 2004. – № 5. – С. 3–9.
13. Буркинський Б., Котлубай О., Степанов В. Формування морської доктрини України // Вісник НАН України. – 2008. – № 9. – С. 6–11.
14. Шмарыго Л.В. Проблемы управления кластерами в промышленности // Региональная экономика: теория и практика. – 2008. – № 32(89). – С. 34–38.
15. Семенов В., Мозгальова В., Давиденко І. Регіональний рекреаційний кластер у контексті структурної перебудови економіки // Регіональна економіка. – 2006. – № 3. – С. 78–89.

Надійшла в редакцію  
12.02.2009 р.