

СВІТОВИЙ ДОСВІД СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ КЛАСТЕРІВ

У статті проаналізовано характерні особливості деяких всесвітньовідомих морських кластерів, запропоновано класифікацію морських кластерів світу. На основі проведеного аналізу узагальнено основні функції та цілі створення морського кластеру, виявлено основні світові тенденції кластеризації морської галузі.

The characteristics of certain world-wide maritime clusters have been analyzed, the classification of world maritime clusters has been worked out in the article. On basis of this analysis the main functions and aims of setting up of maritime cluster have been generalized, the main world tendencies of clusterization of maritime industry have been specified.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Морська галузь України є однією з найважливіших національних конкурентних переваг держави, проте існування ряду загрозливих явищ в цій галузі вимагає пошуку нових шляхів подальшого розвитку галузі. І в цьому контексті необхідним стає вивчення світового досвіду розвитку морської галузі.

Системний аналіз світового досвіду розвитку економіки в цілому та приморських регіонів зокрема виявив чітку тенденцію формування та ефективного функціонування територіально-економічних об'єднань, що сприяють підвищенню конкурентоспроможності морської галузі. В їх основі знаходиться поняття „кластер” – зосередження найбільш ефективних та взаємопов'язаних видів економічної діяльності, тобто сукупність взаємопов'язаних груп успішно конкуруючих фірм, які утворюють золотий перетин, в західній інтерпретації „diamond”, усієї економічної системи держави та забезпечують конкурентні позиції на регіональному, міжгалузевому, національному та світовому ринках.

Промислові кластери більш рельєфні в морській промисловості, де ринки є глобальними, а ресурси мобільними.

Економічне зростання країн, розвиток міжнародної торгівлі, переважна частина якої здійснюється морським транспортом, політичні процеси – три основні зовнішні фактори посилення актуальності кластерних процесів в морській галузі.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. У статті використано щорічні звіти відповідних морських кластерів та аналітичні дослідження кластерних утворень в морській галузі консалтингової компанії «Fisher Associates», яка має більш ніж 10-річний досвід надання консалтингових послуг в морській та транспортній галузях.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. На сьогоднішній день проблемі створення та функціонування промислових кластерів присвячено багато уваги як у вітчизняних, так і у зарубіжних наукових дослідженнях. Проте, не дивлячись на численні дослідження особливостей морських кластерів за кордоном та важливість цього досвіду для України як морської держави, у вітчизняній науковій літературі це питання поки що недостатньо досліджене.

Мета статті. Виявити основні світові тенденції створення та функціонування морських кластерів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Найбільш узагальнене визначення поняття морського кластеру надано в проекті „Європа моря” («Europe of the Sea»), де під морським кластером розуміється мережа фірм, науково-дослідних інститутів та освітніх установ (університетів, спеціалізованих шкіл тощо), яка підтримується національними та місцевими органами влади, та які взаємодіють з метою інноваційного розвитку галузей

морегосподарського комплексу [1,с.30].

Морські кластери сполучають в собі такі види морської діяльності, як мореплавання, експлуатація портів, суднобудування та судноремонт, рибальство, берегові виробничі підприємства, вантажні та пасажирські морські перевезення, виробництво суднового та портового обладнання, будівництво гідротехнічних берегових споруд, отримання чистих видів енергії, інформаційні технології, морський туризм тощо.

Ядром морського кластеру є рух вантажів, навколо якого концентруються супровідні виробничі та обслуговуючі підприємства морегосподарського комплексу.

Створення морського кластеру ставить перед собою в першу чергу такі цілі, як підвищення конкурентоспроможності, розвиток морської та експортоорієнтованих галузей, покращання координації в рамках кластеру.

В світі лише декілька морських кластерів, які є універсальними, тобто включають до себе більшість галузей морегосподарського комплексу: Mersey Maritime (Великобританія), Морська коаліція Коннектикуту, Датсько-Шведський спільний морський кластер та Фінський морський кластер. Переважна ж більшість морських кластерів в світі спеціалізуються на двох-трьох підгалузях морегосподарського комплексу. Основними центрами розміщення морських кластерів є: Західна Європа, Північна Америка та Південно-Східна Азія.

Морські кластери світу можна класифікувати за трьома основними параметрами (табл.1).

Таблиця 1

Класифікація морських кластерів світу

№ п/п	Параметри	Види	Приклади
1.	масштаб діяльності	глобальний	Японія, Сінгапур, Корея, Китай, Норвегія, Лондон, Греція
		регіональний	Європейська мережа морських кластерів
		національний	Шлезвіг-Гольштейн (Німеччина), More og Romsdal (Норвегія), Nord-Pas de Calais (Франція), Valencia (Іспанія), Aquitaine (Франція)
2.	сфера спеціалізації	універсальні (всі сфери морегосподарської діяльності)	Mersey Maritime, Морська коаліція Коннектикуту, Датсько-Шведський спільний морський кластер, Фінський морський кластер
		сервісні	Лондон, Осло
		транспортно-логістичні	Дубаї, Сінгапур, Шрі-Ланка
		портові	Гамбург
		суднобудівні та судноремонтні	Норвегія
	новітні технології в морській галузі	Brittany (Франція)	
3.	ініціатор створення	державна («зверху-вниз»)	переважна більшість морських кластерів Німеччини
		фірма-лідер чи сектор («знизу-вгору»)	Морський форум Норвегії
		державно-приватний	Нідерландський морський кластер

Розглянемо деякі всесвітньо відомі морські кластери більш детально.

Одним із найбільших світових сервісних морських кластерів є Лондонський сервісний морський кластер, який входить до морського кластеру Лондон. Лондонський морський

кластер, окрім сервісного, також включає до себе: порт Лондона, морський відпочинок, річковий транспорт.

Лондонський сервісний морський кластер включає в себе такі сфери діяльності:

- 1) Пароплавство: судновласники, судові агенти, судові брокери, лінійні агенції;
- 2) Посередницькі послуги: морське страхування, банки та аудиторські компанії, технічні консультанти та сюрвеєри, юридичні фірми;
- 3) Регулюючі органи: Міжнародна морська організація, штаб-квартира якої розміщена в Лондоні; реєстр суден; страховий ринок Ллойда; уряд Великобританії;
- 4) Супровідний сервіс: комерційні консультанти та дослідники, ЗМІ, інформаційні, комунікаційні та технологічні послуги, рекрутингові агенції, морські університети та коледжи;
- 5) Галузеві асоціації: представники галузі національного та міжнародного рівня, союзи.

Безумовною конкурентною перевагою Лондонського сервісного морського кластеру є морське право: висока репутація англійської законодавчої системи та спеціалізовані суди [2, с. 12-28].

Mersey Maritime є одним із найбільш динамічних британських кластерів в морській галузі. Він був заснований в лютому 2003 року. Його метою було стати каталізатором розвитку галузі та притоку інвестицій. До цього кластеру входить 566 компаній морської галузі, зайнято 6 тис. чоловік, його обіг – 1,3 млрд. фунтів стерлінгів на рік. До кластеру входять інженерні, транспортно-експедиторські, стівідорні, логістичні компанії, портові оператори, суднохідні лінії, постачальники суден тощо. Спеціалізацію даного кластеру визначають дві ключові складові: 1) порти як елементи інтермодальних мереж; 2) морська комерція, яка в основному зорієнтована на обслуговування міжнародних ринків, але враховує місцеві та регіональні інтереси. До таких видів діяльності входять судноволодіння, агентування, крьюінгові агенції, брокерські компанії, морське право.

Основні цілі створення даного кластеру:

- збільшення тоннажу, обороту та прибутковості;
- збільшення кількості зайнятих;
- забезпечення підприємств-учасників кластеру висококваліфікованим персоналом;
- стати світовим центром підготовки кваліфікованих кадрів;
- лобіювання інтересів;
- захист навколишнього середовища;
- покращання якості логістичних послуг [3].

Морський кластер Гамбургу є одним із світових центрів суднобудівництва та судноремонта. Уряд має наміри перетворити порт Гамбург на основний транспортно-логістичний центр Північно-Східної Європи. В рамках кластеру було засновано фінансовий центр підтримки суднобудівної галузі.

Німеччина здійснює підтримку кластерних ініціатив на федеральному та регіональному рівні.

На федеральному рівні створено Морську координаційну раду при Федеральному міністерстві економіки та технологій з метою сприяння співробітництву між секторами морської галузі Німеччини. На регіональному рівні за підтримки уряду міста Гамбург було проведено ряд досліджень з метою визначення політики та основи кластерних ініціатив. Першим конкретним результатом стало відкриття Гамбурзької школи логістики в 2003 році [2, с. 78-79].

Норвезький морський кластер вважається кластером глобального значення. Основу спеціалізації даного кластеру складають: судновласники, суднобудівники, виробники обладнання для суден, брокери, фінансисти, стархувальники, консультанти та ін. Спеціалізація кластеру – пароплавство. Загальна кількість учасників сягає 600.

Організації-члени:

- Норвезька асоціація судновласників;
- Федерація норвезьких машинобудівних галузей;
- Асоціація робітників металургійної галузі;
- Норвезька асоціація морських офіцерів та ін.

Спільним органом Норвезького морського кластеру є Морський форум, заснований в 1990 році. Він є відкритим для норвезьких компаній та організацій, які мають відношення до морської галузі та включає до себе як роботодавців, так і робітників. Морський форум Норвегії об'єднує в собі декілька сотень учасників, на його основі здійснюються спільні проекти в морській галузі, координація роботи з Дослідним центром Норвегії, який розвиває інновації як основну конкурентну перевагу Норвегії, координує дослідження Європейського Союзу в морській галузі.

Функції сервісного обслуговування морських видів діяльності здійснює морський сервісний кластер в Осло [4].

Першою спробою об'єднаних зусиль розвитку морської галузі в Європі стало створення Датсько-Шведського спільного морського кластеру, відомого як «Морський центр розвитку Європи». Місце його розташування – Копенгаген.

З'єднуючою ланкою між Європейською Комісією та морськими галузями країн Європейського Союзу виступає Європейський форум морської промисловості [5].

Останнім часом все більше посилюється конкуренція в морській галузі з боку країн Південно-Східної Азії. Розглянемо деякі найбільші морські кластери в даному регіоні.

Гонконг – провідний морський центр Азії та світу в цілому. Це один із найбільших у світі контейнерних портів. Це також центр із судноремонту, хоча все відчутнішою стає конкуренція з боку Китаю. Конкурентними перевагами Гонконгу є сприятливе географічне розміщення, розвинутий фінансовий центр, англомовність. Уряд країни має на меті перетворити даний кластер на кластер міжнародного значення, для чого у червні 2003 року урядом було засновано Раду морської промисловості Гонконгу, до якої входять представники морської галузі. Рада має свій власний веб-сайт, на якому розміщується інформація про кластер, зокрема статистична інформація. В освітній сфері безпосереднім результатом стало створення нової посади професора морських наук та кафедри логістики в Політехнічному університеті Гонконгу, який є лідером кластерних досліджень країни.

Морський кластер Шанхай має всі передумови для перетворення на морський центр далекого Сходу, або, як мінімум, стати одним із лідерів поряд із Гонконгом та Сінгапуром. Швидкий економічний розвиток Китаю, сприяв активізація діяльності портів та пароплавства. Швидкими темпами розвивається фінансовий сектор. В Шанхаї знаходиться один із провідних морських університетів, потужна база підготовки кадрів для морської галузі.

Морський кластер Сінгапуру заснований на портовій діяльності, пароплаванні, суднобудівництві та судноремонті. Як порт він виступає на рівні із Роттердамом, через який проходить близько 300 мільйонів тонн вантажів щорічно. Відомий як центр реєстрації суден. Велика кількість суднохідних компаній, що розміщені в Сінгапурі, сприяють концентрації навколо них супровідних сервісних компаній в таких сферах як агентування, логістика, фінанси, морське страхування, юридичні та арбітражні послуги.

Уряд ставить за мету перетворення Сінгапуру на провідний глобально інтегрований логістичний центр з потужним авіаційним та наземним транспортом. Для зміцнення конкурентоспроможності Сінгапуру як морського центру уряд Сінгапуру здійснює підтримку у підготовці фахівців для морської галузі та впровадженні інформаційних технологій та електронної комерції, здійснює значні інвестиції в наукові дослідження (в 2003 р. було виділено 100 мільйонів сінгапурських доларів на розробку стратегії розвитку морського технологічного кластеру; з метою просування кластеру було засновано фонд морського кластеру розміром 80 мільйонів сінгапурських доларів). Створено чотири спеціалізовані навчальні курси в сінгапурських університетах: морське право, економіка пароплавання, менеджмент в пароплаванні, економіка морського бізнесу. Уряд Сінгапуру

називає дану стратегію „Лондон плюс” [2,с.78-84; 6].

Морський кластер Penang (Малайзія) об’єднує наступні види діяльності: рибальство, судноплавство, морський туризм та відпочинок, суднобудування та судноремонт, портова діяльність, обслуговування суден, морські допоміжні послуги: банківські, страхові, юридичні, консультаційні та ін.

Особливістю даного морського кластеру є те, що він не має загального керівництва, натомість кожний сектор має свій власний спільний орган. На державному рівні найбільш впливовою організацією, яка представляє інтереси усього морського сектору, є Асоціація морської промисловості Малайзії. Інтереси приватного сектору в кластері представлені Малайзійською асоціацією судовласників. Проте існує нагальна потреба в існуванні загального органу, який би представляв як державні, так і приватні інтереси всіх учасників кластеру. Без такого консолідуючого органу взаємодія між учасниками кластеру та державою не буде такою ефективною, якою повинна бути.

З огляду на це доцільним є створення:

- Морського Форуму, який би залучав до діалогу усі зацікавлені сторони;
- законодавчий комітет виключно з питань морського сектору;
- вдосконалення статистики [7,с.1-8].

Провідним морським кластером Близькосхідного регіону є Дубаї. Більше 30 років в якості конкурентних переваг тут було виокремлено торгівлю та порт, і збудовано перший контейнерний термінал. Вантажонапруженість зростала високими темпами, і він трансформувався в транспортний вузол. Провідною ідеєю того часу стало створення вільної торговельної зони Джебель Али (JAFTZ), де товари могли складуватися, потім пакуватися, маркуватися та консолідуватися для подальшого транспортування. Це була (і в більшій мірі залишається) зоною звільненою від податків. JAFTZ пропонувала розвинуту інфраструктуру та значні пільги, щоб заохотити фірми завозити до Дубаїв компоненти для їх збірки у готову продукцію, що мало величезний успіх. Пізніше кластер досяг успіху у заохоченні виробництва, а тепер сконцентрував свої зусилля на більш технологічніших галузях [3,с.52-53].

Узагальнюючи світовий досвід можна виокремити 7 основних функцій морського кластеру та відповідні їм цілі (табл. 2).

Таблиця 2

Основні функції та цілі морських кластерів

№ п/п	Функція	Цілі
1	2	3
1.	створення мережі	<ul style="list-style-type: none"> • тісна співпраця між учасниками кластеру; • покращання комунікації в рамках кластеру, покращання співпраці між торговельними організаціями та компаніями; • покращання іміджу кластеру; • стимулювання кооперації та партнерства, обмін ноу-хау та інформацією; • створення основи для обговорення основних питань, формування консенсусу та розробки стратегії; • популяризація морського кластеру серед місцевого населення; • підтримка культурних ініціатив морського кластеру; • робота на користь суспільства, фокусування на суспільних цінностях таких як інформаційні технології та підготовка кадрів

1	2	3
2.	маркетинг та товаропросування	<ul style="list-style-type: none"> • вдосконалення структури морської галузі; • залучення більшої кількості морських компаній та організацій; • формування іміджу кластеру як інноваційної галузі; • надання фінансових та бізнес послуг в морській галузі на національному та світовому рівні; • залучення як внутрішніх, так і зовнішніх інвестицій; • встановлення нових торговельних зв'язків; • просування на світовому ринку суднобудування та судноремонту; • формування всесвітньо відомого бренду морського кластеру
3.	лобіювання	<ul style="list-style-type: none"> • формування ефективної державної морської політики; • забезпечення балансу між економічним розвитком та захистом навколишнього середовища; • забезпечення розуміння стратегічної та економічної важливості кластеру
4.	освіта, підготовка кадрів	<ul style="list-style-type: none"> • посилення практичної значущості наукових досліджень та освіти в рамках морського та транспортного сектору; • покращання морської освіти; • розробка нових професійних програм для підприємств кластеру; • кадрова підтримка кластеру; • курси підвищення кваліфікації кадрів
5.	розвиток бізнес середовища	<ul style="list-style-type: none"> • залучення інвестицій; • залучення більшої кількості видів діяльності, що створюють додану вартість в торгівлі
6.	інфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> • розробка плану дій розвитку інфраструктури; • залучення кластеру до розвитку інфраструктурного планування
7.	інформація та віртуальне середовище	<ul style="list-style-type: none"> • підвищення конкурентоспроможності морської галузі через покращання доступу до інформації; • створення єдиної бази даних для учасників кластеру; • розміщення інформації про кластер на світових ринках; • заохочення до адоптації інформаційних технологій серед учасників кластеру; • створення веб-сайту

Для забезпечення конкурентоспроможності галузей морегосподарського комплексу України, а також вітчизняних експортоорієнтованих галузей необхідно враховувати загальносвітові тенденції їх розвитку. В морегосподарському комплексі України є всі передумови створення морського кластеру з орієнтацією на Чорноморський регіон. В даному

регіоні також активізувався процес кластеризації морських галузей, зокрема в таких державах, як Болгарія та Румунія. Підвищений інтерес до цього регіону проявляє Європейський Союз (ЄС), що обумовлено наближенням кордонів ЄС до Чорного моря після приєднання до ЄС Болгарії та Румунії. З метою підтримки створення та функціонування кластерів в морській галузі держав Чорноморського регіону Європейським Союзом було прийнято ряд програм регіонального співробітництва, зокрема „Black Sea Synergy”, та створено єврорегіон «Чорне море», що відкриває нові можливості залучення фінансових інструментів ЄС до формування морського кластеру в Україні.

Висновки та перспективи подальших розробок. Отже, розглянутий нами світовий досвід формування та функціонування морських кластерів виявив наступне.

По-перше, морський кластер потребує створення консолідуючого органу, який має забезпечувати узгодженість дій учасників кластеру. Окрім цього даний консолідуючий орган має вирішувати наступні завдання: розробка стратегії розвитку кластеру; діалог із органами влади; інформування про стан та проблеми морської галузі; залучення відповідного персоналу.

По-друге, не дивлячись на значну роль ініціативи з боку суб'єктів господарювання у формуванні морського кластеру, без державної підтримки його формування не можливе. В більшості морських держав світу створені державні органи підтримки кластерних ініціатив в морській галузі. Особливо відчутна підтримка держави у розвитку морських кластерів у Німеччині, а також у країнах Південно-Східної Азії, які вступили у боротьбу за світове лідерство в морській галузі.

По-третє, для гармонійного розвитку морського кластеру необхідно, щоб до його структури входили не тільки промислові підприємства морської галузі, але й сервісні підприємства зі спеціалізацією у морській галузі.

По-четверте, вирішальне значення для кластеру мають кваліфіковані кадри та накопичення критичної маси унікальних знань в морській галузі. Саме тому уряди багатьох морських держав, зокрема азійських, приділяють особливу увагу галузі освіти та науки.

По-п'яте, необхідною передумовою формування кластеру є чітке визначення конкурентних переваг морської галузі країни чи регіону. В умовах зростаючої конкуренції на світових ринках все більшого значення набувають створені, а не успадковані конкурентні переваги.

Перспективою подальших досліджень є розробка методичного підходу до оцінки доцільності створення морського кластеру в Україні.

Література

1. Europe of the Sea // Final report of the Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe (CPMR) – September 2006. – Volume 1. – 229 p. // Document HTML. – http://www.europeofthesea.org/pdf/rapport_final_vol1_09_2006.pdf.
2. The Future of London's Maritime Services Cluster: A Call for Action // Report prepared by Fisher Association – August 2004. – 113 p. // Document HTML. – <http://www.fisherassoc.co.uk/project.asp?c=66>.
3. The Maritime Sector on Merseyside. Economic Impact Study // Final Report prepared by Fisher Associates – January 2007. – 29 p. // Document HTML. – <http://www.fisherassoc.co.uk/project.asp?c=65>.
4. Development in the Norwegian maritime cluster // 1st European maritime Cluster Organization Roundtable. – Wassenaar, Netherlands 26-27 April 2004. – 28 p. // Document HTML. – http://www.nortrade.com/index?cmd=show_article&id=168.
5. Main tasks of Maritime Industries Forum. The Maritime Industries Forum (MIF) // Document HTML. – <http://www.mif-eu.org>.
6. The Maritime and Port Authority of Singapore // Document HTML. – <http://www.mpa.gov.sg>.
7. Nawin Rajan. An Assessment of the Penang Maritime Sector // Penang Economic Monthly – January 2007. – Volume 9. – Issue 1. – 8 p.