

IЗВ. Geberländer sollten einen größeren Einfluss auf Entscheidungen haben als die Nehmerländer. Dies könnte zu mehr Anreizen für die bestehenden nationalen Regierungen führen, ihre geldpolitischen Bilanzen mit stärker nationaldominierten Mitteln ausgeglichen zu gestalten, um weniger auf Hilfen aus der EZB angewiesen zu sein. Damit sollte das Krisenmanagement auf dem Gebiet der Geldpolitik wieder stärker auf die nationalen Einflussbereiche konzentriert werden. Eventuell sollte über einen Mechanismus nachgedacht werden, wie Gewinne aus dem Export, soweit sie sich auch in vermehrten Steuereinnahmen der Exportländer auswirken zu einem bestimmten Anteil in einen Ausgleichsfond für schwache Länder einfließen, der als Hilfsfond in die Verfügung der EZB gegeben werden könnte. Ein solcher Mechanismus könnte auch zur Anwendung kommen nachdem Prinzip „Finanzhilfen für erfolgte Reformen“.

Das Problem bei der Realisierung einer beliebigen Variante ist, wie bei der Beschlussfassung in

den Gremien der Regierungsvertreter die notwendige Einstimmigkeit erreicht wird, um Veränderungen realisieren zu können, bevor die zerstörerisch wirkenden Kräfte das Vertrauen zum EURO untergraben und erneut aus dem gemeinsamen Euro-Raum einen durch Währungsgrenzen aufgeteilten Raum erzwingen können.

#### Literatur

- [1] F.A.von Hayek. Entnationalisierung des Geldes. Tübingen, 1977.
- [2] J. Reichle. Geld & Geldpolitik. Deutsche Bundesbank. Frankfurt 2005.
- [3] M. Marshall. Die Bank. Die Europäische Zentralbank und der Aufstieg zur führenden Wirtschaftsmacht. München 1999.
- [4] Kartenhaus Europa. Abkehr vom Zentralismus – Neuanfang durch Vielfalt. München, 1994
- [5] Creidfelds. Rechtswörterbuch. 11. Auflage, München 1992.
- [6] Ch. Felber. Rettungsprogramm für den Euro. In: Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage zur Wochenzeitung „Das Parlament“, 62. Jahrgang, 13/2012, 26.März 2012.

УДК 332.1:338.47(100)

Семенов В. Ф., Білега О. В.

## КЛАСТЕРНІ СТРУКТУРИ ЯК ЧИННИКИ ЗМІЦНЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ РЕГІОНУ У МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

*У статті теоретично обґрунтовуються та розглядаються на прикладі конкретного регіону можливості створення регіональних кластерів в Україні. Доведено, що кластер є важливим фактором регіонального економічного розвитку, перспективним методом зміцнення конкурентоспроможності регіону. Акцентовується точка зору, що регіони, на території яких складаються кластери, стають лідерами економічного розвитку, які з часом у змозі визначити конкурентоспроможність національних економік.*

**Ключові слова:** кластер, транспортний кластер, конкурентні переваги, кластерна політика, кластеризація, міжнародні транспортні коридори, організаційна структура кластера.

**I. Вступ.** Процеси глобалізації набувають у світі нових кількісних та якісних параметрів, особливо в такій галузі, як транспорт, де глобалізаційні інструменти актуалізовані у вигляді міжнародних транспортних коридорів, визначених

континентальним співтовариством пріоритетними для міжнародних зв'язків нового тисячоліття. В умовах глобалізації джерелом конкурентоспроможності регіонів стає вдале використання місцевих особливостей за допомогою реалізації, головним чином, регіональних інноваційних програм. В Україні вже накопичено певний досвід формування та реалізації регіональних інноваційних програм, ядрами яких є створення з урахуванням місцевих особливостей регіональних кластерів, як важливих факторів економічного розвитку регіону. Серед науковців (Булатова Н. М., Войнаренко М. П., Захарченко В. І., Портер М., Соколенко С. І., тощо) все більше знаходить визнання точка зору, що регіони, на території яких складаються регіональні кластери, стають лідерами економічного розвитку [1, 2, 3, 4, 5]. Такі регіони – лідери визначають конкурентоспроможність національних економік. Однак, існує потреба в більш точній концептуалізації того, що представляють собою кластери і пов'язані з ними явища, щоби робити висновки для регіональної економіки. Попри те, що

кластерний підхід, як механізм ефективного розвитку регіонів, знайшов своє відображення у працях багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених, залишається малодослідженим і далеким від практичного застосування питання щодо організації кластерів у різних сферах економіки України, зокрема у транспортній сфері.

**II. Постановка завдання.** Метою даної статті є дослідження теоретичних положень кластеризації, оцінка ситуації щодо створення регіонального транспортного кластера в Одеській області та визначення його ролі у розвитку національної і регіональної економіки.

**III. Виклад основного матеріалу.** Регіональний кластер – це просторова агломерація подібної та пов'язаної економічної діяльності, що формує основу місцевого середовища, що забезпечує перелив знань та стимулює різні форми адаптації. Такі кластери, зазвичай, складаються з малих та великих підприємств, центральний елемент їх успіху зосереджений в силах соціального капіталу і географічної близькості. Картографування кластерів показало, що вони, головним чином, включають велику кількість фірм малого та середнього розміру. Не тільки фірми являються значущими діючими особами. Кластери можуть укладати інтенсивні альянси з різноманітними закладами, такими як університети, дослідницькі інститути, суспільна влада, організації споживачів тощо. Вкрай необхідні і, як правило, присутні в кластері чотири головні категорії діючих сторін: компанії; влада; дослідницькі об'єднання; фінансові заклади. Провідні вчені і фахівці відносять до позитивних умов функціонування кластерів наступні: існування технологічної і наукових інфраструктур; психологічна готовність до кооперації. Найважливішим стримуючим чинником для розвитку кластерів є короткостроковий горизонт планування – реальні вигоди від розвитку кластера з'являються тільки через 5-7 років, а масштаб управління регіональним розвитком обмежений 4 роками (передвибірний цикл) [3, 4, 5].

Отже, розробляти і реалізовувати проекти щодо регіональних кластерів можна тільки за наявності регіональної стратегії. Обов'язковою наявністю стійкої стратегії розвитку регіонального кластера в контексті успішного розвитку регіону підкреслює один з основоположників кластерного підходу М. Портер [2]. Успішна реалізація регіональної стратегії і стратегії розвитку окремих кластерів мають бути взаємно узгоджені. При розробці регіональної стратегії

потрібно врахувати, які ключові точки зростання існують в регіоні, і що можуть зробити різні групи інтересів для розвитку цих ключових точок зростання. Водночас при виявленні перспективних кластерів і при плануванні їхнього розвитку обов'язково мають бути враховані рамки регіональних стратегій. У сучасних умовах йдеться не стільки про те, що необхідність розвитку певного кластера має бути прописана в регіональній стратегії, а про те, що повинен існувати консенсус між діловими і адміністративними елітами регіону про необхідність розвитку кластерів, зорієнтованих на забезпечення сталого розвитку з урахуванням усього спектру соціальних та економічних проблем регіону.

Кластери вимагають від своїх учасників довіри по відношенню один до одного і тривалішого горизонту планування. І з тим і з іншим в більшості випадків існують проблеми. В цьому випадку певною адаптацією кластерного підходу є створення кластерів за сприяння вертикально інтегрованих підприємницьких мереж. Тобто розвиток кластерів і вертикальних мереж може доповнювати один одного.

Останнім часом набула активного поширення думка про те, що саме вертикально інтегровані підприємницькі мережі є найбільш природною і перспективною формою організації і розвитку бізнесу в Україні. Кластер припускає горизонтальну структуру. Як ці два підходи можуть ужитися разом? Ми вважаємо, що кластерний підхід не вступає в конфлікт із завданнями розвитку вертикальних корпорацій. Наявність розвиненої інфраструктури сервісу, консультаційних послуг, постачальників комплектуючих (у структурі кластера) понизить витрати і підвищить конкурентоспроможність будь-якої великої корпорації.

Яскравий приклад – транспортний кластер, який формується в Одеській області навколо групи з декількох південних портів, розташованих в радіусі 25-50 кілометрів один від одного. Наявність розвиненої системи супутнього бізнесу (сервіс, консультації і так далі) дозволяє істотно понизити витрати на створення нових учасників у рамках кластера і підвищити конкурентоспроможність вже існуючих. Адміністрації повинні грамотно використовувати цей інтерес і сприяти створенню кластерів навколо основних «локомотивів» регіонального бізнесу, якими є порти. В цьому випадку порти виконують роль ядер кластера, а малий і середній бізнес, який розвивається навколо них прискореними

компаніями, стає важливим платником до бюджету і основним джерелом розвитку території. Цільовий підхід до розвитку підприємницьких мереж навколо портової сфери істотно підвищує шанси на виживання малого бізнесу.

Головна ідея застосування кластерного підходу до регіонального розвитку в контексті участі в міжнародних транспортних коридорах полягає в тому, що важливі резерви вдосконалення транспортного процесу в транзитних коридорах можуть бути виявлені при розгляді транспортних кластерів в їх сукупності з урахуванням наявних зв'язків між ними. Спільну діяльність груп підприємств і організацій у вигляді кластера можна з успіхом повторити навіть в умовах економічної кризи. Зокрема, науково-інтелектуальний та ресурсний потенціал Одеського регіону дозволяють повною мірою використати такий перспективний інструмент інноваційного розвитку, як кластери. В регіоні розпочато роботу зі створення такого кластеру у сфері використання і розвитку транзитного потенціалу шляхом залучення, насамперед, провідних наукових та навчальних закладів транспортного профілю та найважливіших транспортних підприємств регіону. Оскільки галузь транспорту та зв'язку в Одеській області займає одну

з основних позицій – тому, дослідження питання формування транспортного кластера на Півдні України є досить своєчасним і затребуваним. На даний час транспортний комплекс є однією з пріоритетних сфер господарства Одеської області, з розвитком якої пов'язують економічне зростання як регіону, так і всієї країни. Потужний міжгалузевий транспортний комплекс Одеської області представлений усіма видами транспорту – залізничним, автомобільним, водним (морським і річковим), трубопровідним, авіаційним, електричним (зв'язок). Обсяги вантажних перевезень наведено у таблиці 1.

Одеський морський торговельний порт – це сучасний міжнародний високомеханізований порт з передовою технологією виробництва, один з найбільших на Чорному морі з різноманітною структурою вантажообігу (рис. 1).

Умови входження національної економіки до загальносвітової і європейської регіональних господарських систем передбачають корінні зміни в галузі морського транспорту і в системі морських портів України. У поточному і майбутньому періодах розвитку порти повинні розглядатися як елементи єдиної транспортної системи, що зв'яже в своїй послідовній цілісності транспортно-виробничий і комерційний проце-

Таблиця 1

Перевезення вантажів за видами транспорту, тис. т

Вид транспорту	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.
Залізничний	25147	29312	34145	22811	27491
Морський	2808,3	2820,5	2234,2	1311,6	1411,5
Річковий	3749,8	3156	2309,3	1527,8	2420,7
Автомобільний	24687,1	25586,6	30530,7	26616,9	26340,8



си для забезпечення конкурентоспроможності і надання кращих видів послуг [6].

Зміна поглядів на роль і значення системи морських портів України, ускладнення структури і методів функціонування міжнародних транспортних систем зумовлює необхідність відповідних змін, у числі яких проблеми форм власності, організації і управління, статусу портів, прав і обов'язків портових властей, взаємин з державним і приватним секторами, іншими видами транспорту, господарськими організаціями і клієнтами [6, 7].

У портах недостатньо розвинена інфраструктура, системи комплексного обслуговування вантажовласників, зв'язку та інформатики. До цього додаються ускладнення і втрати від зносу їх матеріально-технічної бази: гідротехнічних споруд, перевантажувального устаткування, складів, будівель, інженерних мереж, внутрішньопортового транспорту, службово-допоміжного флоту й інших складових груп основних фондів. З точки зору міжнародної практики вирішення цієї проблеми може бути створення транспортного кластера на базі Одеського морського порту, як системоутворюючої основи економічного розвитку Одеського регіону.

Ще порівняно недавно Україна входила до десятки суднобудівних держав світу і сама перевозила свої вантажі. Сьогодні все інакше. Понад 95 відсотків національних вантажів перевозять іноземні судновласники. Ставка на морські порти, за великим рахунком, себе не виправдала, оскільки конкуруючі портові комплекси Болгарії, Румунії, Росії та Балтії з кожним днем все більше перехоплюють наші вантажні потоки. Причини полягають у завищенні, у порівнянні з іншими чорноморськими країнами, портових зборів та інших видів платежів. Приміром, суднозахід в будь-який румунський порт коштує в 1,5-2 рази дешевше, ніж в одеську гавань. Невиправдано багато часу йде на митні та прикордонні формальності. Відіграють свою негативну роль і застарілі організаційно-технічні підходи до переробки різних вантажів, а також відсутність сучасних логістичних центрів, без яких неможливо зробити Україну одним з центрів контейнерного вантажопотоку [7].

Інша причина в тому, що існує відчутна конкуренція з боку «нових морських держав», що навіть не мають виходу до моря: Білорусі, Угорщини, Австрії, Словаччини і Молдови, яка отримала таку можливість завдяки недалекоглядності українських політиків. Створює проблеми для

діяльності міжнародних транспортних коридорів і відсутність координації всіх українських видів транспорту.

Реалізації кластерного підходу до економіки Одеської області сприяє регіональний центр інноваційного розвитку, який створений за ініціативою Одеської обласної організації працевдавців і включає представників підприємств (СПД – фізичних осіб), що спеціалізуються на консалтингових, маркетингових, інформаційних і юридичних послугах. Центр реалізує методичне забезпечення і узагальнення досвіду створення і функціонування регіональних кластерів, сприяє залученню інвестиційної підтримки для організації і функціонування кластерів, використовує механізми лобювання в реалізації посередницької функції, організовує роботи по забезпеченню безпеки і якості продукції і послуг, вироблюваних створеними кластерами, сприяє інформаційній підтримці організації і функціонування кластерів.

За участю Центру рішенням Одеської облдержадміністрації на базі Одеського морського торговельного порту створено транспортний кластер – група юридичних осіб, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні, доставці вантажів і пасажирів (туристів) та інтеграційно взаємодіють між собою в галузі надання транспортних послуг, а також діяльність яких забезпечується використанням інфраструктури морського торговельного порту та/або спрямована на створення умов ефективного використання можливостей суб'єктів транспортної інфраструктури Одеського регіону.

В організаційній структурі транспортного кластеру (рис. 2) представлені декілька видів транспорту, кожен з яких відіграє певну роль у транспортній системі регіону і виконує свою функцію.

Специфіка транспортного кластера полягає в тому, що діяльність підприємств, що входять до нього прямо пов'язана з підприємствами інших кластерів (агропромислового, будівельного, машинобудівного).

Отже, створення регіонального транспортного кластера визначається розвитком партнерства між державою, приватним сектором, економікою та наукою. Ціль кластера – реалізація конкурентних переваг, ефективна участь України в міжнародних транспортних коридорах, зміцнення високої конкурентоспроможності за рахунок тісних економічних взаємовідносин. Партнерство організацій у кластері, ефективно викори-



Рис. 2. Організаційна структура транспортного кластера

стання їхніх можливостей, застосування кооперації та конкуренції створило потенціал, що перевищує суму потенціалів окремих складових. Отриманий таким чином синергетичний ефект проявляється в тому, що компанії і фірми виграють за рахунок можливості обмінюватися позитивним досвідом і знижувати витрати, спільно використовуючи одні і ті ж послуги та постачальників.

**IV. Висновки.** Досвід кластеризації Одеської області вже на початковому етапі використання надбань світового досвіду свідчить про те, що кластеризація сприяє використанню ресурсних можливостей регіону. При цьому кластеризація сприймається як конкретна інституційно-правова форма обраного державою та регіоном курсу ефективного управління регіональною економікою. Перспективними напрямками досліджень щодо проблеми кластеризації є висвітлення проблем національного та місцевого рівнів цього процесу. Найбільш перспективним є подальший розвиток регіонального транспортного кластера та об'єднання в ньому всіх зацікавлених сторін, що має призвести до збільшення економічного потенціалу області, забезпечення високих темпів зростання внутрішнього регіонального продукту, зниження питомих транспортних витрат, підвищення технічного рівня транспортних засобів та устаткування, якості послуг. Головне, що дають кластери – це реальне сприяння забезпечення високої конкурентоспроможності регіону в майбутньому. Кластери

мають бути вписані в контекст стратегій регіонального розвитку. Для кластерних ініціатив також важливі так звані інститути співробітництва.

1. Войнаренко М. П. Кластери як полюси зростання конкурентоспроможності регіонів // Економіст. – 2008. – № 10. – С. 27-30.
2. Портер Майкл Э. Конкуренция: Пер. С англ.: Учебное пособие / Портер Майкл Э. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2001. – 495 с.
3. Китинг М. Новый регионализм в Западной Европе // Лого 2003. – № 6. – С. 67-116.
4. Мельничук В. Кластери в економіці України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу :<http://www.geograf.com.ua/blogs/entiy/klasteri-v-ekonomitsi-ukrajii>
5. Передовий досвід розвитку кластерів». [Електронний ресурс Режим доступу :<http://eep.org.Ua/files/Leading-experience-of-clusters-development.d>
6. Крыжановский С. В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях: Монография / С. В. Крыжановский. – Одесса: Астропринт, 2008. – 184 с.
7. Чекаловець В. І., Гребенник Н. Г. Передумови створення морського кластеру в Україні // Економіка транспортного комплексу: 36. наук. праць. – Вип. 12. – Харків: ХНАДУ. 2008. – С. 93–104.

*In the article theoretically substantiated and considered by the example of a particular region the opportunities of creating regional clusters in Ukraine. It is shown that the cluster is an important factor in regional economic development, promising method of strengthening regional competitiveness. Is accented point of view that regions in which clusters consisting become leaders of economic development, which eventually able to determine the competitiveness of national economies.*