

7. Стратегія регіонального розвитку Хмельницької області на 2011—2020 рр. : Затверджена рішенням Хмельницької обласної ради 18 трав. 2011 р. № 24-4/2011. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://adm.km.ua/doc/RD_Strategy_Khmelnyskyi_12052011_UA.pdf

8. Українські кластери. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://ucluster.org>

Стаття подана до редакції 10.10.2011

УДК 658.114.5

І. О. Жарська, канд. екон. наук,
доц. кафедри маркетингу,
Одеський державний економічний університет

ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ОДЕСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО КЛАСТЕРУ

АНОТАЦІЯ. У статті розглянуто сутність кластерів в економіці та зарубіжний досвід їх створення. Визначено доцільність створення транспортного кластеру в Одеській області. Запропоновано перспективні напрямки розвитку транспортного комплексу регіону.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: кластер, транспорт, державна підтримка, комбіновані перевезення, транспортні коридори, тарифи.

АННОТАЦИЯ. В статье рассматривается сущность кластеров в экономике и иностранный опыт их создания. Описана целесообразность создания транспортного кластера в Одесской области. Предложены перспективные направления развития транспортного комплекса в регионе.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: кластер, транспорт, государственная поддержка, комбинированные перевозки, транспортные коридоры, тарифы.

ANNOTATION. The gist of clusters in the economy and the foreign experience of their establishment are considered in the article. Relevance of the transport cluster creation in Odessa Region is described. The perspective directions of the development of the regional transportation complex are offered.

KEY WORDS: cluster, transport, state support, combined transportations, transport corridors, tariffs.

Постановка проблеми в загальному вигляді. Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується збільшенням рівня конкуренції. В той же час, поглиблення інтеграційних процесів у багатьох галузях економіки призводить до того, що найбільші

конкурентні переваги в міжнародному масштабі набувають вже не окремі підприємства, а багатопрофільні об'єднання. Так, у багатьох країнах створені та ефективно функціонують кластери — добровільні об'єднання взаємозалежних підприємств та організацій, які взаємодоповнюють і посилюють конкурентні переваги один одного.

Транспортна галузь займає важливе місце в структурі економіки Одеської області. Тому, питання пошуку шляхів підвищення конкурентоспроможності транспортних підприємств Одеської області є особливо актуальними.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Основи кластерної теорії були закладені Майклом Портером, який у своїх роботах досліджував конкурентоспроможність підприємств у різних галузях тих чи інших країн, а також глобальні конкурентні позиції цих країн [3].

У роботах багатьох учених-економістів розглядаються теоретичні аспекти створення кластерів, їх переваги, види, етапи формування [1; 2; 10]. Разом з тим, є необхідність у проведенні досліджень щодо формування кластерів в окремих галузях української економіки.

Мета роботи. Метою роботи є розробка теоретичних положень і методико-практичних рекомендацій щодо формування Одеського транспортного кластеру.

Виклад основного матеріалу дослідження. Одеська область — найбільша за площею область України, яка розташована на крайньому південному заході країни на узбережжі Чорного моря. Природно-кліматичні особливості області, такі як вигідне географічне положення, рекреаційні можливості та обмеженість природних ресурсів, створюють передумови для розвитку транспортного комплексу та обумовлюють його важливість для економіки області.

Пріоритетна роль транспорту відзначена в нормативних документах Одеської обласної державної адміністрації. В «Стратегії економічного та соціального розвитку Одеської області на період до 2015 року» [5] визначено три пріоритети розвитку області, серед яких Пріоритет 1 — «Одеська область — центр міжнародних комунікацій», для досягнення якого визначено чотири основних цілі:

1. Ефективне використання транспортно-транзитного потенціалу.
2. Підвищення авторитету регіону на міжнародному рівні.
3. Створення міжнародного туристичного та рекреаційного центру.

4. Розвиток регіональної інформаційної інфраструктури.

У розробленому проекті «Стратегії розвитку Одеської області на 2012—2020 рр.» [4] запропоновано п'ять пріоритетів розвитку області, серед яких «Розбудова та модернізація транспортної інфраструктури», для досягнення якого визначено чотири цілі:

1. Створення сучасної мережі автомобільних доріг загального користування.

2. Розбудова та подальша модернізація портового господарства.

3. Орієнтованість транспортної інфраструктури на обслуговування туристських потоків.

4. Розвиток транзитного потенціалу.

Видно, що в обох програмних документах до стратегічних цілей розвитку області віднесено реалізацію транзитного потенціалу. Це і не дивно, адже біля 70 % транзитних перевезень по території України здійснюється через порти, а на території Одеської області знаходяться три найбільших: Одеський, Іллічівський та Южнинський. Крім того, область займає прикордонне положення, а більшість транзитних потоків по території України проходить в напрямку Азія — Європа. Зокрема, 65 % транзитних вантажів надходять до України із Росії і 19 % — із Казахстану [9].

Разом з тим, необхідно розуміти, що сприятливе географічне положення — це не єдина умова для залучення транзитних вантажів. Адже, вантажовідправники, обираючи шлях доставки своїх вантажів до тієї чи іншої країни, враховують класичні логістичні критерії: мінімальні витрати часу та коштів при забезпеченні необхідного рівня сервісу. Таким чином, створюються логістичні ланцюжки доставки вантажів з однієї країни до іншої і, відповідно, конкуренція ланцюжків, які можуть запропонувати різні регіони, країни або групи країн. Тому, в сучасних умовах окремим транспортним підприємствам важче залучати значні обсяги транзитних вантажопотоків. Більш конкурентоздатними виявляються спільні пропозиції кількох видів транспорту.

17 лютого 2011 р. Одеська обласна рада ухвалила рішення про створення транспортного кластера на базі Одеського МТП.

У світовій практиці відомо багато прикладів, коли створення кластерів у певних галузях промисловості тих чи тих країн призводило до значного підвищення конкурентоспроможності підприємств указаних галузей. Наприклад:

— целюлозно-паперовий сектор Швеції, до якого входять виробники обладнання з деревообробки і виробництва паперу, а також і деякі галузі-споживачі (наприклад, виробництво сірників);

— агробізнес і харчова промисловість Данії;

- машино- і автомобілебудування Німеччини, в тому числі виробники комплектуючих виробів;
- галузеві комбінації в Італії: металообробка — інструмент, мода — дизайн, шкіра — взуття, деревообробка — меблі;
- текстильна промисловість, виробництво спорттоварів, одягу, іграшок у Китаї;
- науково-дослідницька інфраструктура Баварії та ін.

Кластером називають добровільне об'єднання підприємств та організацій, які тісно співпрацюють із науковими та освітніми установами і органами місцевої влади з метою підвищення конкурентноздатності власної продукції і сприяння економічному розвитку регіону. Як правило, такі підприємства відносяться до однієї галузі (або кількох взаємопов'язаних галузей) та знаходяться в межах однієї території. Саме ці умови (галузева та територіальна спільність, співпраця з освітніми установами та державна підтримка) і визначають ефективність кластеру. Важливість участі держави посилюються також тією обставиною, що в транспортній сфері для залучення великих обсягів вантажопотоків необхідна співпраця кількох держав.

У результаті аналізу зарубіжного досвіду створення кластерних систем можна відмітити такі форми стимулювання підприємств [10]:

- пряме відшкодування витрат на створення нової продукції і технологій;
- надання позик, зокрема без виплати відсотків;
- створення фондів впровадження інновацій з урахуванням можливого комерційного ризику;
- безвідплатні позики на впровадження нововведень;
- зниження мита для індивідуальних винахідників;
- відстрочення сплати мит або звільнення від них, якщо винахід стосується економії енергії;
- безкоштовне ведення діловодства по заявках індивідуальних винахідників, безкоштовні послуги патентних повірених.

Протягом тривалого періоду в транспортній галузі Одеської області вже відбуваються інтеграційні процеси. Через територію області проходять транспортні коридори, створені Європейським Союзом (ЄС) та країнами Чорноморського Економічного Співробітництва (ЧЕС). Усі ці коридори мають безпосередній або радіальний зв'язок з морськими портами України:

1. Критський МТК № 7 (Дунай—Майн—Рейн) — порти: Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ; (або Пан'європейський транспортний коридор);

2. Критський МТК № 9 (Гельсінкі—Александрополіс) — порти: Одеса, Южний; (Пан'європейський транспортний коридор);

3. Євро-азійський транспортний коридор (Іллічівськ—Баку) спільно з МТК Гданськ—Одеса—порти: Іллічівськ, Одеса і Южний;

4. МТК ЧЕС—порти: Рені, Ізмаїл, Одеса, Миколаїв, Херсон, Керч, Бердянськ, Маріуполь.

Також до цього списку необхідно включити Транспортний коридор Європа—Кавказ—Азія (TRASECA). Програма TRASECA (англійська аббревіатура «транспортний коридор Європа—Кавказ—Азія») була розроблена як один із компонентів міждержавної програми Tacis. Країни учасники: Україна, Молдова, Болгарія, Румунія, Туреччина, Грузія, Вірменія, Азербайджан, Туркменістан, Узбекистан, Казахстан, Киргизстан і Таджикистан.

Створення кластеру в окремій галузі економіки, як правило, передбачає:

— визначення організації, яка бути представляти кластер,

— розробку стратегії розвитку кластера (або програми підготовки стратегії),

— розробку програми заходів щодо підвищення конкурентоспроможності кластера, проектів і програм допомоги підприємствам і просування продукції на ринки.

Оскільки перший етап створення транспортного кластеру в Одеській області вже пройдено — прийнято законодавче рішення про його створення та визначено базове підприємство (Одеський морський торговельний порт), — то постає необхідність у подальших кроках.

Шляхи підвищення конкурентоспроможності транспортного комплексу Одеського регіону

Тарифи.

Розмір тарифів на перевезення вантажу часто відіграє вирішальну роль при виборі перевізника. Разом з тим, вище вже відзначалось, що в міжнародних перевезеннях конкуренція окремих транспортних підприємств перетворюється на глобальну конкуренцію маршрутів. Тому, велике значення має узгодження тарифної політики всіх учасників транспортного кластеру, що неможливо без активної ролі органів місцевого самоврядування, а іноді і центральних органів влади, адже на даний момент залізничний транспорт є природним монополістом та повністю знаходиться в державній власності.

На сьогоднішній день українські залізничні тарифи є одними з найнижчих у Європі, тому вирішальну роль при виборі маршрутів у більшості випадків відіграють тарифні ставки портів.

Для порівняння порівнюємо тарифи на обслуговування суден одного з портів одеської області та деяких закордонних портів (табл. 1).

Таблиця 1

**ТАРИФИ НА ОБСЛУГОВУВАННЯ
ДЕЯКИХ СУДЕН ПОРТАМИ, євро/куб.м-миля [6—8]**

№	Назва судна	МТП Южний	МТП Констанца	МТП Гданськ	МТП Владивосток
	Контейнеровоз	0,356	0,155	0,256	0,145
	Танкер	0,479	0,212	0,496	0,234
	Суховантаж	0,159	0,88	0,268	0,157
	Військовий корабель	—	0,104	—	0,205
	RoRo (призначене для перевезення колісної техніки)	0,256	0,145	0,153	0,198

Видно, що тарифи на розвантаження судів у портах істотно розрізняються, це обумовлено власною політикою портів щодо встановлення цін. Найнижчі тарифи на послуги в румунському порту Констанца, завдяки чому він є одним із найпопулярніших портів серед європейських клієнтів і не тільки.

Слід відмітити, що певні кроки для оптимізації існуючих тарифів уже зроблено. З червня 2010 року в українських портах законодавчо закріплено використання особливого виду транзиту вантажів — «траншипмента», при якому контейнери оформляються без подачі митної декларації. Також встановлена 50 % знижка на навантажувально-розвантажувальні роботи для контейнерів, що приходять у цьому режимі.

Інформаційне забезпечення.

З 1 липня 2001 р. на залізничному транспорті почалось упродовження автоматизованої системи «Клієнт УЗ», завдяки якій розпочався перехід від паперової до електронної накладної. У межах цієї системи вантажовідправник, отримавши від «Укрзалізниці» власний логін і пароль, має можливість у будь-якому місці, де є Інтернет, зайти на портал «Укрзалізниці» в систему АС «Клієнт УЗ» й оформити відправку вантажу. Така система має багато переваг: значно скорочується час на оформлення документів, клі-

енти отримують можливість оформити перевезення вантажу з будь-якої станції, знаходячись у зручному для себе місці, навіть за кордоном (немає необхідності приходити безпосередньо до товарної контори тієї станції, з якої здійснюється навантаження), клієнтам в автоматичному режимі надходить інформація про рух вантажу по коліях «Укрзалізниці» та ін.

Разом з тим, подібна система впроваджена лише на залізничному транспорті і лише для внутрішніх перевезень. Наразі, існує проект створення автоматизованого робочого місця «ТВК Кордон», за допомогою якого знімається дублювання роботи по оформленню на вході і на виході вантажів. Крім того, в автоматичному режимі дані будуть надходити до митних служб, адже на сьогоднішній день декларант повинен передавати всю інформацію самостійно.

Отже, існує нагальна необхідність упровадження новітніх технологій у документообіг інших видів транспорту та уніфікації документів.

Інфраструктура.

Підвищення пропускної спроможності портів є необхідною умовою збільшення обсягів перевезень. Перш за все, необхідна побудова нових причалів, контейнерних терміналів, під'їзних залізничних колій.

Серйозною проблемою є технічний рівень інформаційних мереж портів. Адже, впровадження нових технологій документообігу залізницями та збільшення вантажопотоків вимагають наявності високошвидкісних каналів зв'язку та потужних комп'ютерних систем. У той же час, технічний рівень багатьох інформаційних систем портів області є недостатнім.

Спільні проекти

Одним з найперспективніших напрямків розвитку транспортного ринку є комбіновані перевезення — перевезення, в яких задіяні кілька видів транспорту. На сьогоднішній день уже відомі приклади ефективних проектів у сфері комбінованих перевезень. Серед них, перш за все, слід відмітити контейнерні потяги «Вікінг» та «Зубр», маршрути яких пов'язують порти Чорного та Балтійського морів. У цих проектах приймають участь кілька держав: Україна, Білорусь, країни Балтії, Молдова та Грузія. Існують перспективи приєднання інших держав, зокрема Турції.

Контейнерні потяги як окремий вид перевезень мають низку переваг: на відміну від традиційних вантажних перевезень це

графікові потяги з певним (чітко відомим) інтервалом руху; для них встановлено спеціальні тарифні умови та забезпечено спрощені процедури прикордонного й митного контролю; вони працюють як поїзди комбінованого транспорту (транспортні одиниці залізничного, автомобільного та водного транспорту побудовані таким чином, щоб контейнер переставлявся з одного транспорту на інший без розпломбування).

Комунікаційна програма.

Залучення великих обсягів транзитних вантажопотоків неможливе без проведення ефективних комунікаційних заходів з метою створення іміджу Одеського регіону як потужного європейського транспортного центру. При цьому важливе значення має розробка державної програми з метою узгодження дій різних видів транспорту та позиціонування регіону на міжнародному рівні.

Уявлення про важливість транзитних потоків для транспортного комплексу Одеської області можна отримати в результаті аналізу динаміки та структури обсягів перевезень вантажів Одеської залізниці, яка займає центральне місце в транспортному комплексі регіону (табл. 2). Адже, залізничний транспорт виконує майже третину загальних перевезень вантажів у регіоні, а його частка в загальному вантажообігу перевищує 80 %.

Таблиця 2

ОСНОВНІ ПОКАЗНИКИ ВИРОБНИЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ОДЕСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ [9]

	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	9 місяців 2011 р.
Перевезення вантажів, тис. т	128814	150257	124678	138813	114570
Навантаження, тис. т	30218	34007	22756	26992	22844
Пряме, тис. т	56625	64631	67459	67582	57202
Імпорт, тис. т	7780	9507	4628	7902	7161
Міжнародний транзит, тис. т	39018	42047	29764	30512	27342
Вантажообіг, млн ткм нетто	56614	58193	49005	51198	42961
Міжнародний транзит, млн ткм	18344	19163	13250	13822	12558

Видно, що транзит займає майже третину як обсягах перевезень, так і в вантажообігу залізниці, що є дуже високим показником.

Висновки. Створення транспортного кластеру в Одеській області обумовлено сприятливим географічним положенням регіону та розвиненим транспортним комплексом. Саме взаємодія підприємств різних видів транспорту за умови державної підтримки та співпраці з освітніми установами може допомогти залучити великі обсяги транзитних вантажоперевезень, що в свою чергу буде сприяти розвитку регіону в цілому.

Література

1. *Кіро О. С.* Регіональна кластерна політика в Європі: теорія й практичне застосування // Вісник соціально-економічних досліджень. Вип.33. — Одеса: Одеський державний економічний університет, 2009. — С. 66—72.
2. *Мигранян А. А.* Теоретические аспекты формирования конкурентоспособных кластеров в странах с переходной экономикой // Режим доступа до статті: www.krsu.edu.kg/vestnik/2002/v3/a15.html
3. *Портер М.* Конкуренция: — М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. — 496 с.
4. Офіційний сайт Одеського державного економічного університету — www.oseu.edu.ua.
5. Офіційний сайт Одеської обласної державної адміністрації — <http://oda.odessa.gov.ua>.
6. Офіційний сайт МТП Гданськ — <http://www.portgdansk.pl>.
7. Офіційний сайт МТП Владивосток — <http://www.vmtpru.ru>.
8. Офіційний сайт МТП Констанца — <http://www.portofconstantza.com>.
9. Офіційний сайт «Укрзалізниці» — www.uz.gov.ua
10. Эффективная реализация кластерной политики, опыт Баварии (Германия) и РФ // www.yarsk.ru/it.

Стаття подана до редакції 18.10.2011

УДК 353:658.589

Т. О. Савостенко, канд. екон. наук,
доц. кафедри економіки
та регіональної економічної політики,
ДРІДУ НАДУ при Президентіві України

КЛАСТЕРИ ЯК ІНСТРУМЕНТ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ

Анотація. У статті висвітлено сутність та переваги використання кластерів для інноваційного розвитку регіонів, наведено зарубіжний досвід формування кластерної економіки, обґрунтовано необ-